

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 103 59 634.8

Anmeldetag: 18. Dezember 2003

Anmelder/Inhaber: LuK Lamellen und Kupplungsbau Beteiligungs KG,
77815 Bühl/DE

Bezeichnung: Betätigungsvorrichtung

IPC: F 16 H 61/28

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 8. Juni 2004
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, likely of the President of the German Patent and Trademark Office.

Best Available Copy

Wehner

Betätigungsvorrichtung

Die Erfindung betrifft eine Betätigungsvorrichtung, eine Verwendung einer solchen
5 Betätigungsvorrichtung, ein Kraftfahrzeuggetriebe mit einer Betätigungsvorrichtung
sowie ein Verfahren zur automatisierten Steuerung von Gangwechselvorgängen und
Kupplungsbetätigungen in einem Antriebsstrang eines Kraftfahrzeugs. Bei einer
bekannten Betätigungsvorrichtung, mittels welcher Gangwechselvorgänge in einem
Kraftfahrzeuggetriebe automatisiert gesteuert werden, sind zwei jeweils mit einer
10 Ausgangswelle versehene Elektromotoren vorgesehen. Der eine dieser Elektromotoren
steuert Bewegungen in Wählrichtung bzw. in einer so genannten Wählgasse und der
andere dieser Elektromotoren steuert Bewegungen in Schaltrichtung bzw. in einer so
genannten Schaltgasse bzw. das Einlegen der Gänge. Bei dieser Gestaltung wird zum
Einlegen eines Ganges zunächst mittels den einen Elektromotors durch das "Wählen"
15 zunächst eine Position in Wählrichtung angefahren, aus welcher dann mittels des
anderen Elektromotors in Schaltrichtung eine Bewegung bewirkt wird, die dazu führt,
dass der angestrebte Gang eingelegt wird.

Weiterhin sind automatisierte Reibungskupplungen bekannt, die mittels eines
elektrischen oder elektrohydraulischen Aktors betätigt werden.

20 Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Betätigungsvorrichtung zu schaffen,
welche kostengünstig herstellbar ist und bei geringem baulichem Aufwand betriebssicher
ist. Gemäß einem besonderen Aspekt liegt der Erfindung die Aufgabe zugrunde, ein
Kraftfahrzeuggetriebe mit einer Betätigungseinrichtung zu schaffen, welches
kostengünstig herstellbar ist und bei geringem baulichen Aufwand betriebssicher betätigt
25 werden kann, sowie ein Verfahren zur Steuerung von Gangwechselvorgängen und
Kupplungsvorgängen in einem Antriebsstrang eines Kraftfahrzeugs zu schaffen, welches
betriebssicher ist.

- 2 -

Erfindungsgemäß wird eine Betätigungseinrichtung zum Beaufschlagen zumindest zweier, voneinander beabstandeter Schaltelemente mit jeweils zumindest einem ersten Eingriffsbereich zur Betätigung dieser mit folgenden Merkmalen vorgeschlagen:

- eine Antriebswelle ist von einem Motor in beide Drehrichtungen antreibbar; dabei
5 kann der Motor insbesondere ein Elektromotor sein, der bezüglich seiner Bauweise bürstenlos, elektronisch kommutiert, pulsweitenmoduliert und/oder mit einem Getriebe versehen sein kann. In besonderen Fällen kann auch ein pneumatischer oder hydraulischer Drehantrieb a la Motor vorgesehen sein. Der Begriff Motor ist daher als stellvertretend für alle Drehantriebe auszulegen.

10 - Die Antriebswelle weist ein erstes Gewindeprofil auf.

- Auf dem ersten Gewindeprofil der Antriebswelle ist eine Stelleinrichtung mittels eines zweiten, zu dem ersten Gewindeprofil komplementären Gewindeprofils verdrehbar aufgenommen. Die zueinander komplementären Gewindeprofile sind in der Weise zu verstehen, dass zwei Bauteile derart aufeinander gelagert sind, dass
15 bei einer Drehbewegung eine relative Axialverlagerung der beiden Teile –hier Antriebswelle und Stelleinrichtung- stattfindet. Es kann sich daher um Gewindestangen mit Mutter, Rampenprofile und dergleichen handeln.

- Ein mit der Stelleinrichtung drehfest verbundenes Steuerelement bewirkt bei einer Verdrehung der Antriebswelle in eine erste Drehrichtung ein Verdrehen der
20 Stelleinrichtung mit der Antriebswelle, wobei zumindest ein zweiter, auf der Stelleinrichtung vorgesehener Eingriffsbereich auf zumindest einen ersten Eingriffsbereich zumindest eines Schaltelements positioniert wird. Bei den ersten und zweiten Eingriffsbereichen handelt es sich um Mittel, die eine – in Bezug auf die Drehachse der Antriebswelle - axiale Kraft und damit eine axial gerichtete
25 Bewegung von einem Bauteil auf das andere Bauteil – hier Stelleinrichtung und Schaltelement - übertragen können. Die Mittel können beispielsweise Anformungen, Nockenprofile und andere Erhebungen und Vertiefungen der zueinander korrespondierenden Eingriffsbereiche sein.

- Das Steuerelement steuert bei einer Verdrehung der Antriebswelle in eine zweite,
30 der ersten Drehrichtung entgegen gesetzten, zweiten Drehrichtung eine Axialverlagerung der Stelleinrichtung gegenüber der Antriebswelle und damit eine Betätigung des zumindest einen Schaltelements, auf dessen ersten Eingriffsbereich

- 3 -

der zweite Eingriffsbereich positioniert ist.

Dabei kann der axiale Weg zwischen der Stelleinrichtung und der Antriebswelle begrenzt sein, um bei einer Verdrehung der Antriebswelle in die erste Drehrichtung die Stelleinrichtung nach Erreichen des maximalen Weges in Drehrichtung mitzunehmen. Vorteilhaft kann eine Begrenzung des axialen Wegs der Stelleinrichtung gegenüber der Antriebswelle durch einen Anschlag erfolgen, so dass das Stellglied sich bei einem Antrieb der Antriebswelle zuerst axial bis zum Anschlag verlagert und dann von der Antriebswelle mitgenommen wird. Zur Sicherung dieses Bewegungsablaufs kann es vorteilhaft sein am Stellglied oder einem anderen mit diesem drehfest verbundenen Bauteil eine Bremseinrichtung, beispielsweise eine in Umfangsrichtung wirksame Reibeinrichtung, eine Rutschkupplung oder dergleichen vorzusehen, wobei deren Bremskraft größer als eine der bei der Verdrehung zwischen Antriebswelle und Stelleinrichtung auftretenden Reibkraft ist, damit sicher gestellt ist, dass zuerst eine axiale Verlagerung des Stellantriebs und danach eine Mitnahme dessen in Drehrichtung erfolgt.

Auf diese Weise kann durch Verdrehung der Antriebswelle der Stellantrieb auf das auszuwählende Schaltelement positioniert werden, so dass sich ein Eingriffsbereich der Stelleinrichtung und ein Eingriffsbereich des Schaltelements gegenüberstehen. Es versteht sich, dass an der Stelleinrichtung die Eingriffsbereiche so angeordnet sein können, dass sie den Eingriffsbereiche mehrerer Schaltelemente gegenüberstehen, so dass beispielsweise mehrere Schaltschienen und/oder ein Schaltelement für eine Reibungskupplung ausgewählt sein kann. Beispielsweise bedeutet die Positionierung der Stelleinrichtung auf die Schaltelemente bei einer parallelen Anordnung von Schaltschienen, die entsprechende Schaltnuffen zum Einlegen der Gänge betätigen, das Anfahren der Wählgasse und Auswählen einer Schaltschiene bzw. mehrerer Schaltschienen in oben genanntem Sinne. Im nachfolgenden Betätigungsschritt wird das bzw. werden die Schaltelemente von der Stelleinrichtung beaufschlagt, indem die Antriebswelle in die entgegen gesetzte Richtung vom Motor angetrieben wird. Hierzu wird die Stelleinrichtung in der Verdrehung an einer zuvor eingestellten Position gehemmt. Diese Hemmung kann mittels einer Verdrehsicherung, beispielsweise eines mittels eines Freilaufs, einer Rastierung oder dergleichen erfolgen, wobei in

- 4 -

besonders vorteilhafter Weise eine Hemmung der Drehbewegung der Stelleinrichtung an der Stelle erfolgen kann, bei der sich die Eingriffsbereiche einer auszuwählenden Positionierung gegenüberstehen. So kann beispielsweise die Stelleinrichtung jeweils einen Rastpunkt für jeden zu schaltenden Gang aufweisen. Besonders vorteilhaft
5 kann sein, die Steuerung der einzelnen Bewegungsvorgänge des Positionierens und des Betätigens, beispielsweise des Wählens und des Schaltens eines Ganges, zusammenzufassen, beispielsweise in einem Steuerelement, mit dem eine zuverlässige Rückkehr der Stelleinrichtung an den Anschlag in der einen und eine Drehhemmung an der ausgewählten Position der Stelleinrichtung in der anderen
10 Drehrichtung vorgesehen sein kann.

P Durch die Wahl der Kontaktierung bei unterschiedlichen Wegen der Axialverlagerung zwischen Antriebswelle und Stelleinrichtung kann während eines Betätigungsvorganges eine zeitliche Beabstandung von zwei oder mehreren
15 Betätigungsvorgängen an verschiedenen Schaltelementen vorgesehen werden. Beispielsweise kann in dieser Weise vorgesehen sein einen eingelegten Gang zuerst auszulegen und einen neuen zeitlich versetzt einzulegen und/oder eine Reibungskupplung zuerst auszurücken, einen eingelegten Gang auszulegen und einen neuen Gang einzulegen, wobei sich die Betätigungsvorgänge überlappen
20 können. In diesem Falle werden die entsprechenden korrespondierenden Eingriffsbereiche der Stelleinrichtung und der Schaltelemente entsprechend aufeinander abgestimmt, das heißt, die korrespondierenden Eingriffsbereiche Schaltelement/Stelleinrichtung eines früher zu betätigenden Schaltelements weisen in der Summe eine längere axiale Erstreckung auf als die eines später zu betätigenden
25 Schaltelements. Es versteht sich, dass der Drehantrieb und damit die Drehbewegung der Antriebswelle in vorteilhafter Weise linear, nicht linear, progressiv, degressiv und entsprechend vorgegebenen vorteilhaften Steuerkurven folgend ausgelegt werden kann. Weiterhin kann der Drehantrieb bedämpft sein, so dass beispielsweise keine abrupten Drehänderungen auf Antriebswelle, Stelleinrichtung, Steuerelemente,
30 Eingriffsbereich und/oder Schaltelemente sowie deren nachfolgende Bauteile einwirken.

- 5 -

In einem vorteilhaften Ausgestaltungsbeispiel wird insbesondere eine Betätigungsvorrichtung mit einer drehbar gelagerten Antriebswelle vorgeschlagen, welche Antriebswelle um ihre Längsachse in beiden Drehrichtungen, nämlich in einer ersten Drehrichtung sowie einer zweiten, der ersten entgegen gesetzten Drehrichtung, bewegt werden kann, und mit einer Mutter-Gewindespindel-Anordnung, die eine Gewindespindel sowie eine mit ihrem Gewinde in das Gewinde der Gewindespindel eingreifende Mutter aufweist, wobei das Teil dieser Mutter-Gewindespindel-Anordnung, also die Gewindespindel oder die Mutter, das im Kraftfluss der Antriebswelle zugewandt bzw. näher gelegen ist, von der Antriebswelle drehend angetrieben werden kann, und wobei das andere Teil der Mutter-Gewindespindel-Anordnung, also die Mutter oder die Gewindespindel, mit einer Stelleinrichtung, insbesondere fest, gekoppelt ist, so dass die, insbesondere in Richtung der Längsachse der Mutter bzw. der Gewindespindel gelegene, Axialstellung der Stelleinrichtung verändert werden kann, wobei ein Anschlag vorgesehen ist, der die Axialbeweglichkeit der Stelleinrichtung in der einen Orientierung der Axialrichtung begrenzt und wobei dieser Anschlag mittels eines Drehens der Antriebswelle in einer ersten Drehrichtung angefahren werden kann, und wobei dieser Anschlag bewirkt, dass nach Erreichen des Anschlags und bei fortgesetzter Drehbewegung der Antriebswelle in der ersten Drehrichtung die Stelleinrichtung bei im Wesentlichen unveränderter Axialstellung im Wesentlichen rein rotatorisch oder schwenkend bewegt wird, und wobei die Stelleinrichtung in Bezug auf die dieser Bewegung zugeordnete Drehachse bzw. Schwenkachse rotationsasymmetrisch gestaltet ist und/oder ein in Bezug auf diese Dreh- bzw. Schwenkachse rotationsasymmetrisch angeordnetes Stellelement aufweist, dessen Stellung in Drehrichtung bei dieser rein rotatorischen bzw. rein schwenkenden Bewegung der Stelleinrichtung verändert wird, und dass wenigstens eine, insbesondere einseitig wirkende, Verdrehsperrung bzw. wenigstens ein, insbesondere einseitig wirkender, Freilauf vorgesehen ist, welche bzw. welcher in wenigstens zwei Dreh- bzw. Schwenkstellungen der Stelleinrichtung diese so halten kann, dass in diesen Haltestellungen, insbesondere einseitig wirkend, jeweils ein Drehen bzw. Schwenken der Stelleinrichtung um die Dreh- bzw. Schwenkachse verhindert wird, wenn die Antriebswelle in der zweiten Drehrichtung angetrieben wird, so dass die Stelleinrichtung dann jeweils axial bzw. translatorisch, und insbesondere in gleich bleibender Drehstellung, bewegt wird, wenn die Antriebswelle in

- 6 -

der zweiten Drehrichtung angetrieben bzw. weiter angetrieben wird.

Zur Vereinfachung wird diese erfindungsgemäße Gestaltung anhand einer bevorzugten Gestaltung beschrieben, bei der das der Antriebswelle im Kraftfluss zugewandte bzw. näher gelegene Teil der Mutter-Gewindespindel-Anordnung eine Gewindespindel ist, und das andere Teil der Mutter-Gewindespindel-Anordnung, die Mutter, im Kraftfluss der Antriebswelle abgewandt ist, so dass die Antriebswelle über die Gewindespindel die Mutter belasten kann bzw. die Gewindespindel im Kraftfluss zwischen der Antriebswelle und der Mutter angeordnet ist. Dies kann aber auch umgekehrt sein.

Erfindungsgemäß wird ferner insbesondere eine Betätigungsvorrichtung vorgeschlagen mit einer Antriebseinrichtung und mit einer gegenüber dieser Antriebseinrichtung relativbeweglich angeordneten Stelleinrichtung, die mittels der Antriebseinrichtung bewegt werden kann, wobei die Stellung der Stelleinrichtung in Dreh- bzw. Schwenkrichtung verändert werden kann und wobei die Stellung der Stelleinrichtung in Axialrichtung bzw. in Richtung einer dieser Dreh- bzw. Schwenkrichtung zugeordneten Dreh- bzw. Schwenkachse verändert werden kann, wobei die Antriebseinrichtung genau einen Motor wie Elektromotor mit einer von dem Elektromotor drehend getriebenen Ausgangswelle aufweist, und die Stelleinrichtung mittels dieser Ausgangswelle jeweils zur Erzeugung der Stellungsänderung der Stelleinrichtung in Dreh- bzw. Schwenkrichtung sowie zur Erzeugung der Stellungsänderung der Stelleinrichtung in Axialrichtung bzw. in Richtung der Dreh- bzw. Schwenkachse getrieben wird, und wobei die Stellung der Stelleinrichtung in Dreh- bzw. Schwenkrichtung in wenigstens einer Stellung der Stelleinrichtung im Wesentlichen unabhängig von einer Stellungsänderung in Axialrichtung bzw. in Richtung der Dreh- bzw. Schwenkachse mittels des Elektromotors bzw. dessen Ausgangswelle veränderbar ist, und die Stelleinrichtung in unterschiedlichen Dreh- bzw. Schwenkstellungen mittels dieser Ausgangswelle jeweils im Wesentlichen rein translatorisch in Axialrichtung bzw. in Richtung der Dreh- bzw. Schwenkachse bewegt werden kann und/oder wobei die Stellung der Stelleinrichtung in Axialrichtung bzw. in Richtung der Dreh- bzw. Schwenkachse in wenigstens einer Stellung der Stelleinrichtung im Wesentlichen unabhängig von einer Stellungsänderung in Dreh- bzw. Schwenkrichtung veränderbar ist, und die Stelleinrichtung in

- 7 -

unterschiedlichen Axialstellungen mittels der Ausgangswelle jeweils im Wesentlichen rein rotatorisch bzw. schwenkend bewegt werden kann. Die Bewegungen, die mittels der Ausgangswelle erzeugt werden, werden insbesondere mittels des Elektromotors bewirkt, der die Ausgangswelle antreibt. Es ist insbesondere vorgesehen, dass der Elektromotor die Ausgangswelle in den entgegen gesetzten Drehrichtungen antreiben kann, bzw. so umgeschaltet werden kann, dass die Drehrichtung der Ausgangswelle umgekehrt werden kann. Vorzugsweise ist vorgesehen, dass mittels dieser Drehrichtungsumkehr erreicht bzw. bewirkt wird, dass die Dreh- bzw. Schwenkstellung der Stellung der Stelleinrichtung unabhängig von einer Änderung der Axialstellung der Schwenkeinrichtung verändert werden kann, bzw. umgekehrt. Es ist insbesondere vorgesehen, dass der genau eine Elektromotor sämtliche Bewegungen der Betätigungseinrichtung bewirkt bzw. steuert.

Erfindungsgemäß wird ferner insbesondere eine Betätigungsvorrichtung für ein Kraftfahrzeuggetriebe vorgeschlagen, welches Kraftfahrzeuggetriebe mehrere Gangstufen mit unterschiedlichen Übersetzungen aufweist, wobei mittels der Betätigungsvorrichtung eine bzw. die in den Kraft- bzw. Momentenfluss des Kraftfahrzeuggetriebe geschaltete Gangstufe gewechselt werden kann, wobei diese Betätigungsvorrichtung im Betrieb Stellbewegungen erzeugt, die diese Gangwechsel ermöglichen und wobei ferner diese Stellbewegungen so sind, dass ausgehend von wenigstens einer geschalteten Gangstufe, alternativ, in wenigstens drei verschiedene andere Gangstufen direkt, also ohne dass zwischendurch eine jeweils weitere Gangstufe eingelegt bzw. durchlaufen werden muss, geschaltet werden kann, wobei die Betätigungsvorrichtung genau einen Elektromotor aufweist, der sämtliche Stellbewegungen der Betätigungsvorrichtung bewirkt. Bevorzugt ist auch bei dieser Gestaltung eine Stelleinrichtung vorgesehen. Es ist insbesondere vorgesehen, dass für wenigstens einen Gang eine Wahlmöglichkeit dahingehend besteht, in welchen von wenigstens drei anderen Gängen als nächstes geschaltet wird, wobei in jeden dieser drei Gänge mittels des genau einen Elektromotors geschaltet werden kann. Es kann beispielsweise vorgesehen sein, dass aus dem zweiten Gang mittels der Betätigungsvorrichtung und mittels des genau einen Elektromotors direkt in den ersten oder in den dritten oder in den vierten Gang geschaltet werden kann, ohne dass

- 8 -

zwischen durch in einen jeweils weiteren Gang geschaltet werden muss. Es muss in diesem Beispiel bei einer Schaltung vom ersten in den dritten Gang also beispielsweise nicht ausgehend vom ersten Gang der zweite Gang eingelegt werden, um dann anschließend in den dritten Gang schalten zu können; in diesem Beispiel kann vielmehr vom ersten direkt in den dritten Gang geschaltet werden. Das "direkte" Schalten soll in diesem Zusammenhang allerdings nicht so zu verstehen sein, dass das beim Umschalten nicht zwischenzeitlich gar kein Gang eingelegt sein kann. Es ist vielmehr bevorzugt vorgesehen, dass beim direkten Schalten von einem Gang in einen anderen Gang zwischenzeitlich beide dieser Gänge ausgelegt sind bzw. in das Getriebe in "Neutral" geschaltet wird.

Die Betätigungsvorrichtung ist bevorzugt eine Kraftfahrzeuggetriebe-Betätigungseinrichtung oder ein Bestandteil einer solchen. Dabei ist insbesondere vorgesehen, dass mittels dieser Kraftfahrzeuggetriebe-Betätigungseinrichtung Gänge eines Kraftfahrzeuggetriebes gewechselt werden können. Besonders bevorzugt ist dabei vorgesehen, dass diese Gänge mittels der Betätigungsvorrichtung wahlweise so geschaltet werden können, dass in den nächst höheren oder nächst niedrigeren Gang geschaltet wird, oder so, dass der nächst höhere oder nächst niedrigere Gang übersprungen wird; es kann – insbesondere dabei auch vorgesehen sein, dass mehrere nächst höhere oder nächst niedrigere Gänge übersprungen werden können. Es ist also vorzugsweise vorgesehen, dass die Reihenfolge der schaltbaren Gänge nicht so – insbesondere durch die mechanische Gestaltung der Betätigungsvorrichtung - festgelegt ist, dass aus jedem Gang maximal in zwei andere Gänge unmittelbar geschaltet werden kann. Es können aber auch Sperren vorgesehen sein, die das unmittelbare Schalten zwischen bestimmten Gängen verhindern. Solche Sperren können beispielsweise mechanischer Art sein oder – sofern entsprechende Steuerungsmittel – wie beispielsweise elektronisches Steuergerät vorgesehen sind – elektrischer bzw. elektronische Art. Bevorzugt ist ferner, dass die Gänge bzw. Gangstufen in beliebiger Reihenfolge geschaltet werden können. Es kann aber auch vorgesehen sein, dass das direkte Umschalten zwischen bestimmten Gängen verhindert oder gesperrt wird. Eine solches Sperren bzw. verhindern kann auch richtungsabhängig sein, so dass beispielsweise ein direktes Schalten von einem bestimmten Gang in einen anderen

bestimmten Gang nicht gesperrt ist bzw. nicht verhindert wird, wohl aber das direkte Schalten von dem anderen Gang in den einen. Dieses Verhindern oder Sperren kann beispielsweise mechanisch oder - beispielsweise mittels einer den Elektromotor ansteuernden Steuereinrichtung, die vorzugsweise gegeben ist - elektrisch realisiert sein.

5

Das Kraftfahrzeuggetriebe bzw. die Kraftfahrzeuggetriebeeinrichtung kann beispielsweise eine automatisiert betätigbare bzw. automatisiert manuell betätigbare Getriebeeinrichtung sein. Das Kraftfahrzeuggetriebe bzw. die Kraftfahrzeuggetriebeeinrichtung ist insbesondere gestuft. Beispielsweise ist das Kraftfahrzeuggetriebe bzw. die Kraftfahrzeuggetriebeeinrichtung ein Automatisiertes Schaltgetriebe (ASG) oder ein Parallelschaltgetriebe (PSG) oder ein Unterbrechungsfreies Schaltgetriebe (USG).

10

Eine erfindungsgemäße Betätigungseinrichtung kann für unterschiedlichste Anwendungen verwendet werden. Beispielsweise kann eine erfindungsgemäße Betätigungseinrichtung zur Sitzverstellung, und insbesondere für elektrisch gesteuerte Sitzverstellungssysteme, verwendet werden, wie solche, die in einem Kraftfahrzeug eingesetzt werden können. Eine erfindungsgemäße Betätigungsvorrichtung kann auch beispielsweise zur Betätigung bzw. Verstellung oder Steuerung von Sonnen- oder Schiebedächern verwendet werden, und zwar insbesondere von solchen, die elektrisch gesteuert betätigt und/oder in einem Kraftfahrzeug eingesetzt werden können. Eine erfindungsgemäße Betätigungsvorrichtung kann auch für diverse andere Betätigungssysteme verwendet werden, und zwar insbesondere für solche, bei denen verschiedene Bewegungen erforderlich sind, und zwar insbesondere verschiedene, voneinander entkoppelbare Bewegungen.

15

20

Ohne dass die Erfindung hierdurch geschränkt werden soll, werden diverse bevorzugte und beispielhafte Gestaltungen einer erfindungsgemäßen Betätigungseinrichtung im Folgenden anhand einer Betätigungseinrichtung für ein Kraftfahrzeuggetriebe beschrieben. Dies bedeutet allerdings nicht, dass diese bevorzugten und beispielhaften Gestaltungen auf Betätigungseinrichtungen für ein Kraftfahrzeuggetriebe beschränkt

25

- 10 -

sein sollen, wobei allerdings Gestaltungen als Betätigungseinrichtung für ein Kraftfahrzeuggetriebe besonders bevorzugt sind.

Bevorzugt weist die Betätigungsvorrichtung genau einen Elektromotor auf. Dieser Elektromotor weist dabei eine Ausgangswelle bzw. Antriebswelle auf, wobei diese Welle bzw. dieser Elektromotor wahlweise so angesteuert oder geschaltet werden kann, dass diese Ausgangswelle in einer ersten Drehrichtung belastet und angetrieben wird, oder in einer zweiten, der ersten entgegen gesetzten Drehrichtung. Dabei kann also der Elektromotor bzw. der Mechanismus bzw. die Antriebswelle umgekehrt bzw. entgegengesetzt betrieben werden. Es ist insbesondere vorgesehen, dass mittels der Betätigungsvorrichtung sowohl Wählbewegungen als auch Schaltbewegungen einer Kraftfahrzeug-Getriebeeinrichtung bewirkt werden können, und zwar insbesondere mittels der Vorwärts- und Rückwärtsbewegung bzw. der Bewegung in entgegen gesetzten Richtungen bzw. Drehrichtungen des Mechanismus bzw. des Elektromotors bzw. der Antriebswelle.

Die Kraftfahrzeuggetriebe-Betätigungseinrichtung kann einen Anschlag, insbesondere physikalischen Anschlag, für die Mutter bzw. die Stelleinrichtung aufweisen, der beispielsweise an der Gewindespindel angeordnet ist. Dieser Anschlag ist insbesondere so gestaltet und angeordnet, dass die Mutter bzw. die Stelleinrichtung – sofern die Anschlagposition noch nicht erreicht ist - durch ein Drehen der Antriebs- bzw. Motorausgangswelle zunächst entlang der Gewindespindel bewegt wird und dann gegen diesen Anschlag bewegt wird. Es kann vorgesehen sein, dass die Mutter an den Anschlag anschlägt oder dass die Stelleinrichtung an den Anschlag anschlägt. Es kann auch vorgesehen sein, dass ein anderes Bauteil an den Anschlag anschlägt und die Wirkung an die Mutter bzw. Stelleinrichtung weitergeleitet wird. Wenn die Anschlagposition erreicht ist wird die Mutter bzw. die Stelleinrichtung bei weiterem Drehen der Antriebs- bzw. Motorausgangswelle in der ersten Drehrichtung insbesondere im Wesentlichen rein rotatorisch bewegt bzw. mit der (bewegten) Spindel gedreht oder geschenkt, so dass die Mutter und die Stelleinrichtung im Wesentlichen axial in ihrer Relativstellung zur Gewindespindel gehalten wird. Es kann auch vorgesehen sein, dass ein elastisches Element, insbesondere Federelement, und/oder dämpfendes Element,

am Anschlag angeordnet ist oder zwischen dem Anschlag und der Mutter bzw. der Stelleinrichtung in der Anschlagposition positioniert ist.

5 Durch das Drehen der Stelleinrichtung in der Anschlagposition kann – insbesondere gesteuert und/oder durch eine Stellungserfassungseinrichtung überwacht – eine vorbestimmte Drehstellung oder Drehstellung, die in einem vorbestimmten Drehstellungsbereich liegt, angefahren bzw. angesteuert werden. Hierdurch kann bei einer Kraftfahrzeuggetriebe-Betätigungseinrichtung ein geeigneter bzw. zu schaltender Gang gewählt werden. Es kann also insbesondere mittels des Drehens der Stelleinrichtung in der Anschlagstellung die Wählfunktion für Kraftfahrzeuggetriebe-Betätigungseinrichtung bewirkt werden.

10 Die Kraftfahrzeuggetriebe-Betätigungseinrichtung kann eine Verdreh Sperre bzw. einen Freilauf aufweisen, die bzw. der für mehrere Gänge, die in dem Kraftfahrzeuggetriebe geschaltet werden können, jeweils eine separate Halte- bzw. Sperrstellung aufweist. Vorzugsweise ist die Verdreh Sperre eine einseitig wirkende Verdreh Sperre bzw. der Freilauf ein einseitig wirkender Freilauf, so dass in einer Richtung bzw. Orientierung eine Bewegung freigegeben wird und in der Gegenrichtung bzw. Orientierung eine Beweglichkeit gesperrt wird bzw. eine Bewegung verhindert wird. Insbesondere kann für jeden schaltbaren Gang eine separate Halte- bzw. Sperrstellung vorgesehen sein. Die jeweilige Halte- bzw. Sperrstellung kann so sein, dass eine Stelleinrichtung, die
20 beispielsweise ein Steuerelement wie Platte aufweist sowie ein mit dieser Platte verbundenes Stellelement, wie Bolzen oder Zapfen oder dergleichen, in der Sperrstellung an einer Drehbewegung, die insbesondere eine Drehbewegung um eine Längsachse dieser Stelleinrichtung ist, in zumindest einer Orientierung gehindert wird. Dies kann insbesondere so sein, dass bei einer Drehbewegung der Antriebs- bzw.
25 Motorausgangswelle in einer zweiten Drehrichtung, die Stelleinrichtung über die Mutter-Gewindespindel-Anordnung belastet wird, und zwar insbesondere entsprechend der Gewindesteigung sowohl in Längsrichtung der Stelleinrichtung als auch in Drehrichtung um eine Längsachse der Stelleinrichtung, wobei durch die Verdreh Sperre bzw. den Freilauf in einer jeweiligen Sperrstellung verhindert wird, dass die Stelleinrichtung um
30 ihre Längsachse gedreht wird und somit nur axial bewegt wird.

- 12 -

Die Verdreh Sperre bzw. der Freilauf kann beispielsweise so sein, dass die Stelleinrichtung, nachdem die betreffende Halte- bzw. Sperrstellung erreicht wurde, über den axialen Verstellbereich, der bis zu einer Axialstellung der Stelleinrichtung verbleibt, bei der von dieser Stelleinrichtung ein Schaltelement so betätigt bzw. belastet wird, dass

5 in einer Getriebeeinrichtung eine das Einlegen eines Ganges bewirkt wird, beim Drehen der Antriebswelle bzw. Motorausgangswelle in der zweiten Drehrichtung in der Sperrstellung bzw. ihrer Drehstellung gehalten wird. Die Verdreh Sperre bzw. der Freilauf kann – insbesondere hierbei – auch eine axiale Führungsfunktion ausweisen.

10 Die Verdreh Sperre bzw. der Freilauf kann so sein, dass an der Stelleinrichtung eine oder mehrere Profilierungen mit Vertiefungen und Erhöhungen vorgesehen ist, wobei eine federnd gestaltetes oder mit einer Federeinrichtung gekoppeltes oder von einer Federeinrichtung belastetes Rastelement an dieser Profilierung – bzw. gegebenenfalls in Zwischenbereichen zwischen solchen Profilierungen - gehalten wird bzw. in diese Profilierung eingreifen kann. Beispielsweise kann eine solche Profilierung an einer sich

15 um die Längsachse herumerstreckenden Mantelwandung vorgesehen sein. Die Verdreh Sperre bzw. der Freilauf kann auch anders gestaltet sein. Das Zusammenwirken des Rastelements mit der Profilierung bzw. die jeweilige Gestaltung bzw. die Verdreh Sperre bzw. der Freilauf ist dabei insbesondere so, dass mehrere Haltestellungen gegeben sind, in denen die Drehbeweglichkeit der Stelleinrichtung in

20 zumindest einer Orientierung blockiert ist. Dies ist vorzugsweise die Orientierung, die der Orientierung entgegengesetzt ist, in welcher die Stelleinrichtung in der oben erwähnten Anschlagstellung um ihre Längsachse rein schwenkend bzw. rein rotatorisch bewegt werden kann bzw. zu Wählen gedreht oder geschwenkt wird.

Insbesondere ist vorgesehen, dass die Verdreh Sperre bzw. der Freilauf eine

25 Drehbewegung der Stelleinrichtung blockiert bzw. die Stelleinrichtung in eine Haltestellung bewegt wird, wenn die Antriebs- bzw. Motorausgangswelle in der zweiten Drehrichtung gedreht wird.

Es kann auch vorgesehen sein, dass durch das Wählen bzw. Verdrehen der Stelleinrichtung in der Anschlagstellung eine Drehstellung der Stelleinrichtung

- 13 -

angefahren wird, die so ist, dass bei einer anschließenden Drehbewegung der Antriebs- bzw. Motorausgangswelle in der zweiten Drehrichtung die Stelleinrichtung zunächst in Drehrichtung noch nicht blockiert ist und dann in eine Haltestellung der Verdreh Sperre bzw. des Freilaufes bewegt wird. Es kann auch vorgesehen sein, dass die

5 Stelleinrichtung bei der genannten anschließenden Drehbewegung der Antriebs- bzw. Motorausgangswelle in der zweiten Drehrichtung unmittelbar in einer die Verdrehbarkeit, zumindest einseitig, blockierenden Haltestellung ist.

Die Verdreh Sperre bzw. der Freilauf kann so sein, dass er durchrutscht, wenn die Antriebs- bzw. Motorausgangswelle in der ersten Drehrichtung gedreht wird. Sie bzw. er kann auch so sein, dass er bzw. sie nur dann durchrutscht, wenn die Stelleinrichtung in einer Anschlagposition ist und bei einem Drehen der Antriebs- bzw. Motorausgangswelle in der ersten Drehrichtung im Wesentlichen rein rotatorisch bewegt wird. Es kann auch vorgesehen, dass die Verdreh Sperre bzw. der Freilauf auch bei einem Drehen der

10 Antriebs- bzw. Motorausgangswelle in der ersten Drehrichtung eine gewisse Haltekraft auf die Mutter bzw. die Stelleinrichtung in Umfangs- bzw. Drehrichtung ausübt. Diese kann beispielsweise eine auf einem Reibprinzip basierende Haltekraft sein. Es kann beispielsweise vorgesehen sein, dass zwischen der Mutter und der Spindel bei einem Drehen der Antriebs- bzw. Motorausgangswelle in der ersten Drehrichtung – insbesondere außerhalb einer Anschlagstellung der Stelleinrichtung – eine

15 Gewindereibung wirkt, und die angesprochene Haltekraft dem in Drehrichtung auf die Mutter bzw. die Stelleinrichtung wirkenden Anteil der Gewindereibung kompensiert. Dies kann so sein, dass die Stelleinrichtung bei dieser Bewegung der Motorausgangs- bzw. Antriebswelle im Wesentlichen rein translatorisch bis zur Anschlagstellung bewegt wird. Dies kann aber auch auf andere Weise erreicht werden oder weggelassen sein.

25 Insbesondere ist vorgesehen, dass – insbesondere nach dem Wählen – durch ein Drehen der Antriebs- bzw. Motorausgangswelle in der zweiten Drehrichtung die Stelleinrichtung – insbesondere unter der Wirkung einer Verdreh Sperre bzw. eines Freilaufes im Wesentlichen rein translatorisch – in Axialrichtung bzw. entlang der Spindel bewegt wird und hierdurch eine Stellung erreicht, in welcher sie ein Schaltelement so

30 betätigt, dass ein bestimmter Gang in dem Kraftfahrzeuggetriebe geschaltet bzw.

einggelegt wird. Ein solches Schaltelement kann beispielsweise ein Schwenkhebel sein. Das Schaltelement bzw. der Schwenkhebel kann auch mit einem oder mehreren weiteren Elementen gekoppelt sein, wie Schaltschiene und/oder Bestätigungsstange und/oder -gestänge und/oder Schaltgabel und/oder Schiebemuffe oder dergleichen. Es

- 5 kann beispielsweise vorgesehen sein, dass ein bzw. jedes Schaltelement, wie Schwenkhebel, mit einer Schaltschiene gekoppelt ist, welche bei der Betätigung mittels der Stelleinrichtung einen zugeordneten Synchronisationsring schiebt, um eine Synchronisation im Getriebe und ein Schalten in den betreffenden, gewählten Gang zu bewirken.

- 10 Es ist insbesondere vorgesehen, dass dem Schaltelement und/oder der Drehstellung der Stelleinrichtung oder des Stellelements, bei der dieses Schaltelement von der Stelleinrichtung zum Schalten in einen Gang betätigt wird, und/oder dem Eingriffsbereich in welchem die Stelleinrichtung dieses Schaltelement belastet ein vorbestimmter, insbesondere zu schaltender Gang des Kraftfahrzeuggetriebes, insbesondere eindeutig, 15 zugeordnet ist. Ein solche, insbesondere eindeutige Zuordnung ist bevorzugt für jeden in dem Kraftfahrzeuggetriebe schaltbaren Gang gegeben.

Die Stelleinrichtung kann das Schaltelement beispielsweise mittels eines Stellelements, wie Bolzen oder Zapfen oder dergleichen, betätigen, um eine Synchronisation und/oder das Schalten in einen Gang im Kraftfahrzeuggetriebe auszulösen bzw. zu bewirken.

- 20 Bevorzugt ist ferner, dass wenigstens ein elastisches Element vorgesehen ist, welches beim Synchronisieren im Rahmen des Einlegens eines Ganges belastet wird. Dieses elastische Element ist vorzugsweise vorgespannt. Es kann beispielsweise eine Feder oder ein Kraftspeicher sein. Durch ein solches Element kann eine Schaltelastizität bewirkt werden. Es kann vorgesehen sein, dass eine Schaltelastizität dadurch bewirkt 25 wird, dass ein Stellelement der Stelleinrichtung, wie Bolzen oder Zapfen oder dergleichen, von einer Feder mit einer - insbesondere geeigneten - Kraft belastet wird. Beispielsweise kann die Stelleinrichtung ein Steuerelement wie Platte aufweisen, sowie ein Stellelement und eine - insbesondere vorgespannte - Feder, die sich gegen einerseits gegen das Stellelement und andererseits die Platte abstützt. Dabei kann die

- 15 -

Feder beispielsweise das Stellelement mit einer – insbesondere geeigneten – Kraft belasten. Hinsichtlich weiterer beispielhafter Gestaltungen sowie weiterer beispielhafter Anordnungen sowie beispielhafter Wirkungen, die durch solche elastische Elemente erreicht werden können wird auf die amerikanischen Patente US 6,003,395, 5 US 6,220,109 B1 sowie US 6,003,649 verwiesen, die diesbezüglich durch Bezugnahme zum Gegenstand der hiesigen Offenbarung gemacht werden, und auch bevorzugt Weiterbildungen der Erfindung zeigen.

10 Vorzugsweise ist eine Zusatzstelleinrichtung vorgesehen, welche vorbestimmte Gänge des Kraftfahrzeuggetriebes herausnimmt oder sicherstellt, dass diese nicht eingelegt bzw. herausgenommen sind, bevor in einen vorbestimmten, insbesondere zuvor gewählten Gang des Kraftfahrzeuggetriebes geschaltet wird; diese Zusatzstelleinrichtung kann insbesondere eine so genannte Active-Interlock-Einrichtung sein.

15 Die Zusatzstelleinrichtung kann so gestaltet sein, dass sie alle Gänge des Kraftfahrzeuggetriebes herausnimmt und/oder sicherstellt, dass kein Gang in dem Kraftfahrzeug-Getriebe eingelegt; die Zusatzstelleinrichtung kann auch so sein, dass sie nur bestimmte Gänge des Kraftfahrzeuggetriebes herausnimmt oder sicherstellt, dass diese bestimmten Gänge in dem Kraftfahrzeug-Getriebe nicht eingelegt bzw. herausgenommen sind. Welche konkreten Gänge im letztgenannten Fall betroffen sind, 20 kann auch von dem zu schaltenden bzw. gewählten Gang abhängen. Es kann beispielsweise bei einem Parallelschaltgetriebe (PSG) vorgesehen sein, dass die Zusatzstelleinrichtung alle geraden Gänge des Kraftfahrzeuggetriebes herausnimmt und/oder sicherstellt, dass kein gerader Gang in dem Kraftfahrzeug-Getriebe eingelegt, wenn in einen geraden Gang geschaltet werden soll bzw. ein gerader bestimmter 25 gerader Gang gewählt wurde; entsprechendes kann dabei für alle ungeraden Gänge vorgesehen sein. Bei einem Automatisierten Schaltgetriebe (ASG) kann beispielsweise vorgesehen sein, dass die Zusatzstelleinrichtung alle Gänge herausnimmt und/oder sicherstellt, dass alle Gänge herausgenommen sind, bevor in einen neuen geschaltet wird bzw. dieser eingelegt wird bzw. bevor eine Synchronisation im Rahmen dieses 30 Schaltens im Kraftfahrzeuggetriebe eingeleitet oder durchgeführt wird.

Die Zusatzstelleinrichtung kann beispielsweise mit der Stelleinrichtung fest gekoppelt sein, und zwar insbesondere axial- und drehfest. Die Zusatzstelleinrichtung kann ein Steuerelement, beispielsweise in Form einer Platte bzw. Interlock-Platte aufweisen oder sein. Die Platte bzw. Interlock-Platte kann beispielsweise im Wesentlichen kreisförmig oder kreissegmentförmig gestaltet sein oder anders geformt sein. Sie kann beispielsweise einen Kragen aufweisen, der von einem im Wesentlichen ebenen Teil bzw. einem sich im Wesentlichen flächenförmig erstreckenden Teil der Platte abragt. Ein solcher Kragen kann beispielsweise eine im Wesentlichen zylindrische Wand oder ein zylindrisches Wandsegment sein. Die Platte bzw. Interlock-Platte und/oder ein Kragen bzw. ein Wandsegment bzw. eine Wand der Zusatzstelleinrichtung, kann Ausnehmungen oder Durchbrüche aufweisen. Solche Durchbrüche oder Ausnehmungen können beispielsweise dafür vorgesehen sein, dass ein als Schwenkhebel gestaltetes Schaltelement mit einer beispielsweise im Wesentlichen mittig angeordneten Schwenkachse mit seinem auf der einen Seite der Schwenkachse angeordneten Abschnitt in den Bereich dieser Ausnehmung schwenken kann; dies kann insbesondere in Bezug auf einen solchen Schwenkhebel sinnvoll sein der, insbesondere im jenseits der Schwenkachse gelegenen Abschnitt bei Schalten in den gewählten Gang betätigt wird. Es kann auch vorgesehen sein, dass eine Platte ein an diesen Zweck angepassten Endbereich aufweist, der insbesondere nicht ein radial außen gelegener Endbereich ist.

Die Zusatzstelleinrichtung kann beispielsweise so gestaltet und angeordnet sind, dass sie mittels Bereichen, die radial außen angeordnet sind, Gänge auslegen kann.

Als Schwenkhebel gestaltete Schaltelemente können beispielsweise auf beiden Seiten einer Schwenkachse jeweils einen Vorsprung aufweisen. Bei einer solchen Gestaltung kann beispielsweise vorgesehen sein, dass einer dieser Vorsprünge näher an der Zusatzstelleinrichtung gelegen ist als der andere, wenn dieser Schwenkhebel in einer Stellung ist, bei welcher ein Gang, der diesem Schwenkhebel zugeordnet ist, im Kraftfahrzeuggetriebe eingelegt ist. Es kann vorgesehen sein, dass die Zusatzstelleinrichtung zum Auslegen des betreffenden Ganges in diesen ihr näher gelegenen Vorsprung zunächst eingreift, und somit ein Verschwenken in Richtung der

- 17 -

Neutralstellung des Schwenkhebels bewirkt. Die Zusatzstelleinrichtung kann weiter so sein, dass sie dann – beispielsweise mit einem Kragen – zwischen die Vorsprünge dieses Schwenkhebels eingreift. Dieser Eingriff kann so sein, dass ein Verschwenken dieses Schwenkhebels in Richtung eines eingelegten Ganges blockiert bzw. gesichert 5 verhindert wird. In Bezug auf nicht eingelegte Gänge kann beispielsweise vorgesehen sein, dass die Zusatzstelleinrichtung unmittelbar, also ohne den betreffenden Schwenkhebel zuvor in Richtung "Neutral" zu schwenken, zwischen solche Vorsprünge dieses Schwenkhebels eingreift. Durch diese Gestaltung der Schwenkhebel bzw. Schaltelemente sowie der Zusatzstelleinrichtung, und gegebenenfalls die Drehstellung 10 der Zusatzstelleinrichtung, kann festgelegt sein, welche Gänge jeweils ausgelegt werden, bzw. bezüglich welcher Gänge die Zusatzstelleinrichtung jeweils sicherstellt, dass sie ausgelegt sind.

Es ist kann vorgesehen sein, dass eine solche Zusatzstelleinrichtung das Auslegen vorbestimmter Gänge bewirkt bzw. sicherstellt, dass vorbestimmte Gänge ausgelegt 15 sind, während die Antriebswelle bzw. Motorausgangswelle in der zweiten Drehrichtung bewegt wird. Beispielsweise kann vorgesehen sein, dass mittels der Bewegung der Antriebswelle bzw. der Motorausgangswelle in der zweiten Drehrichtung die Zusatzstelleinrichtung zunächst bewegt wird und dann – bei anhaltender Bewegung der Antriebswelle bzw. der Motorausgangswelle - das Auslegen vorbestimmter Gänge 20 bewirkt bzw. sicherstellt, so dass sie dies während der genannten Bewegung der Antriebs- bzw. Motorausgangswelle bewirkt bzw. sicherstellt; es kann auch vorgesehen sein, dass die Zusatzstelleinrichtung dies weiter sicherstellt, wenn die Antriebswelle bzw. der Motorausgangswelle nicht mehr bewegt wird, oder zumindest beginnt, in der Gegenrichtung bewegt zu werden.

25 Bevorzugt ist eine Wegerfassungseinrichtung vorgesehen, die beispielsweise einen inkrementalen Wegaufnehmer aufweisen kann. Ein solcher inkrementaler Wegaufnehmer kann beispielsweise im Bereich der Antriebswelle oder im Bereich des Motors vorgesehen sein. Es kann vorgesehen sein, dass sich hiermit sowohl die Drehstellung der Stelleinrichtung als auch die Axialstellung der Stelleinrichtung ermitteln 30 lässt.

- Bevorzugt ist lässt sich die Drehstellung der Stelleinrichtung mittels der Wegerfassungseinrichtung ermitteln, wobei – insbesondere bei einer Gestaltung, bei der die Wegerfassungseinrichtung einen inkrementalen Wegaufnehmer aufweist, eine Referenzstellung der Betätigungsvorrichtung vorgesehen sein kann, über welche der
- 5 inkrementale Wegaufnehmer bzw. die Wegerfassungseinrichtung abgeglichen werden kann. Dies kann beispielsweise so sein, dass die Stelleinrichtung in an anderer Stelle dieser Offenbarung beispielhaft beschriebener Weise an einen Anschlag bewegt wird, der ihre Beweglichkeit in einer Orientierung ihrer Axialrichtung blockiert. An einer Stelle in Drehrichtung kann dabei ein Element vorgesehen sein, welches auch die
- 10 Beweglichkeit in der anderen Orientierung ihrer Axialrichtung blockiert. Diese Stellung kann – insbesondere elektronisch gesteuert – angefahren bzw. gesucht werden. Wenn diese Stellung aufgefunden wurde, kann der Inkrementalweggeber bzw. die Wegerfassungseinrichtung – insbesondere automatisch - auf einen vorbestimmten Startwert, wie beispielsweise "Null", gesetzt werden, und neu zu zählen beginnen.
- 15 In einer bevorzugten Gestaltung ist eine Einrichtung, insbesondere Führungseinrichtung, vorgesehen, welche die Belastung des Gewindes an der Stelleeinrichtung der Stelleinrichtung bzw. der Mutter und/oder des Gewindes an der Gewindespindel vermindert, und zwar insbesondere im Hinblick auf eine gegebenenfalls gegebene seitliche Belastung und/oder eine gegebenenfalls gegebene Drehmomentbelastung um
- 20 eine senkrecht zur Längsachse der Mutter bzw. der Spindel bzw. der Stelleinrichtung gelegene Achse. Es kann beispielsweise eine Führungseinrichtung vorgesehen sein, welche die Stelleinrichtung zum Abfangen derartiger Belastungen abstützt. Eine solche Führungseinrichtung kann beispielsweise im Wesentlichen konzentrisch zu den ineinander greifenden Gewinden angeordnet sein. Sie kann beispielsweise mit einer
- 25 Führungsbuchse, wie Gleitlagerführungsbuchse versehen sein. Es kann insbesondere vorgesehen sein, dass an der Stelleinrichtung sowie einem Gehäuse jeweils Schultern oder Ringschultern oder zylindrische Elemente oder anders geartete Ansätze vorgesehen sind, die sich gegeneinander Abstützen, wobei im – insbesondere radialen - Zwischenraum dieser Schultern bzw. zylindrischen Elemente gegebenenfalls eine
- 30 Buchse, wie Gleitlagerbuchse, vorgesehen ist.

- 19 -

Es kann ein elektronisches Steuergerät, wie beispielsweise elektronisches Getriebesteuergerät vorgesehen sein, welches einen Elektromotor der Betätigungsvorrichtung steuert. Es ist bevorzugt vorgesehen, dass die erfindungsgemäße Betätigungsvorrichtung genau einen Elektromotor aufweist. Dabei ist
5 insbesondere vorgesehen, dass dieser Elektromotor sowohl die Wählbewegung als auch die Schaltbewegung, insbesondere das Schalten in Gänge, eines Kraftfahrzeuggetriebes steuert. Besonders bevorzugt treibt genau ein Elektromotor sämtliche Bewegungen der Stelleinrichtung an. Es ist dabei insbesondere vorgesehen, dass durch entsprechende Ansteuerung des Elektromotors die Reihenfolge der zu
10 schaltenden Gänge gewählt werden kann. Es ist dabei bevorzugt vorgesehen, dass die mechanische Gestaltung der Betätigungsvorrichtung ein Schalten der Gänge in beliebiger Reihenfolge ermöglicht.

Vorzugsweise ist die Schaltfunktionalität und die Wählfunktionalität bei einer erfindungsgemäßen Kraftfahrzeuggetriebe-Betätigungseinrichtung auf der gleichen
15 Welle, insbesondere Antriebswelle, bzw. an dem gleichen Elektromotor integriert, wobei hierzu insbesondere die Vorwärts- und Rückwärtsbewegung dieses Mechanismus bzw. dieser Welle bzw. dieses Motors genutzt wird. Eine erfindungsgemäße Kraftfahrzeuggetriebe-Betätigungseinrichtung kann so sein, dass gegenüber den bekannten Kraftfahrzeuggetriebe-Betätigungseinrichtungen auf einen Elektromotor der
20 dort vorgesehenen zwei Elektromotoren verzichtet werden kann, wobei insbesondere die Wählfunktionalität und die Schaltfunktionalität aufrecht erhalten werden kann.

Es kann vorgesehen sein, dass eine in einer bevorzugten Gestaltung vorgesehen Platte bzw. Schaltplatte bzw. Wählplatte bzw. Umschaltplatte der Stelleinrichtung und/oder eine in einer bevorzugten Gestaltung gegebene Platte bzw. Interlock-Platte einer
25 Zusatzstelleinrichtung und/oder ein in einer bevorzugten Gestaltung vorgesehenes Rastelement einer, insbesondere einseitig wirkenden, Verdreh Sperre bzw. eines, insbesondere einseitig wirkenden, Freilaufs aus Blech gefertigt ist. Diese Bauteile können aber auch auf andere Weise gefertigt sein bzw. anders gestaltet sein.

Bevorzugt ist vorgesehen, dass die , insbesondere einseitig wirkende, Verdreh Sperre

- 20 -

bzw. der, insbesondere einseitig wirkende, Freilauf einer Kraftfahrzeuggetriebe-Betätigungsverrichtung für jeden in einer Kraftfahrzeug-Getriebeeinrichtung einlegbaren Gang jeweils eine separate Haltestellung für die Stelleinrichtung aufweist bzw. bereitstellt, wobei insbesondere vorgesehen ist, dass eine eindeutige Zuordnung
5 zwischen diesen Haltestellungen und den Gängen gegeben ist.

Im folgenden wird eine weitere erfindungsgemäße Betätigungsverrichtung bzw. Kraftfahrzeuggetriebe-Betätigungseinrichtung bzw. eine bevorzugte Gestaltung einer erfindungsgemäßen Betätigungsverrichtung bzw. Kraftfahrzeuggetriebe-Betätigungseinrichtung beschrieben: Indem die Vorwärts- und Rückwärtsbewegung
10 eines Mechanismus, insbesondere Motor, wie Elektromotor, genutzt wird, bzw. die Drehbewegung in einer ersten und zweiten Drehrichtung einer Antriebswelle bzw. Motorausgangswelle, wird eine Platte, die auch als Wähl- oder Schalt oder Umschaltplatte bezeichnet wird, auf und ab bzw. hin und her entlang einer Gewindespindel bewegt, wobei die Wähl- und Schaltbewegung bewirkt wird. In einer
15 Richtung wandert die Platte entlang der Gewindespindel nach unten und greift, insbesondere mittels eines Bolzens oder Stifts oder Zapfens oder Vorsprungs oder eines anders gestalteten Mittels, in einen Schwenkhebel ein, der mit einer Schaltschiene oder Schaltbetätigungsstange verbunden ist, und schaltet dadurch den Gang bzw. in den Gang. In der anderen bzw. entgegen gesetzten Richtung wandert eine Mutter bzw. die
20 Platte entlang der Spindel nach oben, bis die Mutter bzw. die Platte einen Anschlag bzw. physikalischen Anschlag an der Gewindespindel erreicht, der der Platte ermöglicht, sich zu drehen bzw. zu schwenken bzw. zu rotieren, und einen Gang bzw. einen geeigneten Gang zu wählen. Es kann also insbesondere an dieser Stelle die Platte sich drehen bzw. schwenken und über einem Schwenkhebel für die gewünschten Umschaltung bzw.
25 Schaltung bzw. Gang positioniert werden. Beim bzw. nach dem Umkehren des Mechanismus bzw. der Drehrichtung der Eingangswelle, hindert ein einseitig wirkender Mechanismus bzw. ein Freilauf die Platte am Drehen, und die Platte bewegt sich entlang der Spindel nach unten, um den neuen Gang zu schalten. Insbesondere kann vorgesehen sein, dass der einseitig wirkende Mechanismus bzw. der Freilauf die Platte
30 während des Schaltprozesses bzw. der Schaltbewegung am Drehen hindert. Die Drehung der Platte ist so, dass sie – insbesondere wahlweise – auf beide Seiten des

- 21 -

Schwenkhebels drücken kann, und daher bzw. dadurch den Schwenkhebel (und somit eine Schaltschiene und/oder eine Schaltbetätigungsstange) in zwei Richtungen bewegen kann. Die Schalt- und Wählbewegungen können somit insbesondere durch ein Umkehren des Mechanismus bzw. der Drehrichtung der Antriebswelle bzw. des Motors erreicht werden. Es ist insbesondere vorgesehen, dass die Schalt- und Wählbewegungen kombiniert werden, indem der gleiche bzw. genau ein Elektromotor verwendet wird. Es kann hierbei auch vorgesehen sein, dass ein Active-Interlock-Gestaltung und/oder eine Schaltelastizität vorgesehen wird bzw. integriert wird. Eine Active-Interlock-Gestaltung kann beispielsweise mittels einer weiteren Platte vorgesehen werden, die hier als Interlock-Platte bezeichnet wird, und die mit einem Kragen oder anderen Mittel auf dem bzw. in den Schwenkhebel eingreift, um diesen in eine gestreckte bzw. nicht verschwenkte bzw. nicht ausgelenkte Stellung zu bringen und alle ungewünschten Gänge herauszunehmen. Schaltelastizität kann beispielsweise durch eine Feder erreicht werden, die das Stellelement, also insbesondere den (Eingriffs)Bolzens bzw. den (Eingriffs)Stift bzw. den (Eingriffs)Zapfen, mit einer geeigneten Kraft beaufschlagt. Es kann auch vorgesehen sein, dass eine gegebenenfalls gegebene seitliche Belastung des Gewindes in der (Schalt)Platte bzw. Mutter durch eine geeignete Einrichtung vermieden oder reduziert wird, wie beispielsweise eine Führungseinrichtung, die die Stelleinrichtung gegenüber einem Gehäuse abstützt.

Erfindungsgemäß wird ferner insbesondere ein Kraftfahrzeuggetriebe mit einer erfindungsgemäßen Betätigungsvorrichtung vorgeschlagen.

Erfindungsgemäß wird ferner insbesondere ein Verfahren zur automatisierten Steuerung von Gangwechselvorgängen in einem Kraftfahrzeuggetriebe mittels genau eines Elektromotors, der eine Ausgangswelle aufweist, vorgeschlagen mit den Schritten: Antreiben des Elektromotors bzw. der Ausgangswelle des Elektromotors in einer ersten Drehrichtung, um einen in dem Kraftfahrzeuggetriebe einzulegenden Gang zu wählen; und Antreiben des Elektromotors bzw. der Ausgangswelle des Elektromotors in einer zweiten, der ersten entgegengesetzten Drehrichtung, um in den mittels des Antreibens des Elektromotors bzw. der Ausgangswelle in der ersten Drehrichtung ausgewählten

- 22 -

Gang des Kraftfahrzeuggetriebes zu schalten bzw. diesen Gang einzulegen.

Im Folgenden werden einige beispielhafte bzw. bevorzugte erfindungsgemäße Gestaltungen anhand der Figuren erläutert, wodurch die Erfindung allerdings nicht beschränkt werden soll. Es zeigt:

- 5 Fig. 1 eine beispielhafte Gestaltung einer erfindungsgemäßen Betätigungsvorrichtung in schematischer teilweiser Ansicht;

Fig. 2 eine beispielhafte Gestaltung einer erfindungsgemäßen Betätigungsvorrichtung in schematischer teilweiser Ansicht, die insbesondere auch mit der Gestaltung gemäß Fig. 1 kombiniert werden kann;

- 10 Fig. 3 eine beispielhafte Gestaltung einer erfindungsgemäßen Betätigungsvorrichtung in schematischer teilweiser Ansicht, die insbesondere auch mit der Gestaltung gemäß Fig. 1 und/oder Fig. 2 kombiniert werden kann;

- 15 Fig. 4a und 4b eine Ansicht im Teilschnitt einer beispielhaften Stelleinrichtung einer Betätigungseinrichtung in zwei Belastungszuständen einer Feder, die beispielsweise in den Gestaltungen gemäß Fig. 1 bis 3 oder 5a bis 5c gegeben sein kann;

Fig. 5a bis 5c eine beispielhafte erfindungsgemäße Betätigungsvorrichtung in drei Stellungen;

Fig. 6a und 6b zwei dreidimensionale Ansichten eines Modells; und

- 20 Fig. 7 Schritte eines beispielhaften erfindungsgemäßen Verfahrens in schematischer Darstellung und

Fig. 8 ein Funktionsschema für eine Betätigungseinrichtung für ein

Doppelkupplungsgetriebe.

Fig. 1 zeigt eine beispielhafte erfindungsgemäße Betätigungsvorrichtung 1 in schematischer Darstellung.

Die in Fig. 1 gezeigte Betätigungsvorrichtung 1 kann beispielsweise eine
5 Betätigungsvorrichtung sein, mittels welcher in einem Kraftfahrzeug-Getriebe Gänge gewechselt werden können bzw. das Wechseln von Gängen gesteuert werden kann.

Die Betätigungsvorrichtung 1 weist eine drehbar gelagerte Antriebswelle 10 auf, die hier die Motorausgangswelle 10 eines als Elektromotor 12 gestalteten Antriebseinrichtung ist. Diese Antriebs- bzw. Ausgangswelle 10 kann mittels des Elektromotors 12 wahlweise
10 um ihre Längsachse in einer ersten Richtung gedreht werden, die schematisch durch den Pfeil 14 angedeutet ist, oder in einer zweiten Drehrichtung, die schematisch durch den Pfeil 16 angedeutet ist, und der ersten Drehrichtung entgegengesetzt ist. Der Elektromotor 12 kann entsprechend umschaltbar gestaltet sein, so dass die Antriebswelle in beiden Drehrichtungen – wahlweise – angetrieben werden kann.

15 Die Betätigungseinrichtung 1 weist eine Mutter-Gewindespindel-Anordnung 18 auf. Diese Mutter-Gewindespindel-Anordnung 18 weist eine Gewindespindel 20 auf, sowie eine Mutter 22, die mit ihrem Gewinde in die Gewindespindel 20 eingreift. Die Mutter 22 und die Gewindespindel 20 können mit einem Rechtsgewinde versehen sein oder mit einem Linksgewinde. In der Gestaltung gemäß Fig. 1 ist die Gewindespindel 20 im
20 Kraftfluss der Antriebswelle 10 zugewandt bzw. näher gelegen, und die Gewindemutter 22 im Kraftfluss der Antriebswelle 10 abgewandt bzw. entfernter gelegen. Das der Antriebswelle 10 zugewandte Teil der Mutter-Gewindespindel-Anordnung 18, also in der Gestaltung gemäß Fig. 1 die Gewindespindel 20, kann im Betrieb der Betätigungsvorrichtung 1 von der Antriebswelle drehend angetrieben werden, und zwar
25 rein drehend. Es können geeignete Lagemittel 24 vorgesehen sein, welche auch so gestaltet sein können, dass die Gewindespindel 20 bzw. dass der Antriebswelle 10 zugewandte Teil der Mutter-Gewindespindel-Anordnung 18 axial fest und drehbeweglich lagert.

- 24 -

In der beispielhaften Gestaltung gemäß Fig. 1 ist das der Antriebswelle 10 in Kraftfluss zugewandte Teil der Mutter-Gewindespindel-Anordnung 18, also in der Gestaltung gemäß Fig. 1 die Gewindespindel 20, drehfest mit der Antriebswelle 10 gekoppelt. Zusätzlich kann diese Kopplung auch axialfest gestaltet sein.

- 5 In der Gestaltung gemäß Fig. 1 sind die Längsachsen der Motorausgangswelle bzw. Antriebswelle 10 sowie der Spindel 20 und der Mutter 22 im Wesentlichen konzentrisch. Diese Längsachsen sind bzw. die axiale Richtung ist schematisch durch die gestrichelte Linie 26 angedeutet.

- 10 Das im Kraftfluss der Antriebswelle 10 abgewandte Teil Mutter-Gewindespindel-Anordnung 18, also in der Gestaltung gemäß Fig. 1 die Mutter 22, ist fest, hier dreh- und axialfest mit einer Stelleinrichtung 28 gekoppelt.

- 15 Die Stelleinrichtung 28 weist in der Gestaltung gemäß Fig. 1 ein Steuerelement in Form einer Platte 30 auf, die auch als Wählplatte bzw. Schaltplatte bzw. Umschaltplatte oder Steuerelement bezeichnet wird. Wie durch den Doppelpfeil 32 angedeutet ist, kann die Axialstellung der Platte 30 bzw. der Stelleinrichtung 28 in beiden Orientierungen verändert werden. Diese Axialstellung bzw. die zugeordnete Axialrichtung kann die Axial- bzw. Längsrichtung der Antriebswelle 10 und/oder der Gewindespindel 20 und/oder der Mutter 22 und/oder der Stelleinrichtung sein. In der Gestaltung gemäß Fig. 1 fällt die Axialrichtung der Stelleinrichtung 30 mit der Axialrichtung 30 der Mutter 22 zusammen.

- 20 In der Gestaltung gemäß Fig. 1 kann also die Axialstellung der Mutter 22 sowie der Stelleinrichtung 28 verändert bzw. verstellt werden. In der einen Orientierung der Axialrichtung bzw. Längsrichtung 30 wird diese Axialverstellbarkeit der Mutter 22 bzw. der Stelleinrichtung 28 durch einen Anschlag 34 begrenzt. Wenn die Antriebswelle 10 in der ersten Drehrichtung 14 angetrieben bzw. bewegt wird, wandert die Mutter 22 bzw. die Stelleinrichtung 28, sofern ein Anliegen am Anschlag - wie in Fig. 1 gezeigt - noch nicht gegeben ist, in Richtung des Anschlags 34 bzw. wird dieser Anschlag 34 angefahren. Wenn der Anschlag bzw. die Anschlagposition erreicht ist, bzw. in der
- 25

- 25 -

Gestaltung gemäß Fig. 1 die Mutter 22 an dem Anschlag 34 anschlägt, bewirkt dieser Anschlag 34, dass bei fortgesetzter Drehung der Antriebswelle 10 in der ersten Drehrichtung 14 die Axialstellung der Mutter 22 bzw. der Stelleinrichtung 28 relativ zur Spindel 20 nicht weiter verändert wird, da der Anschlag eben diese weitere

5 Relativbewegung in Axialrichtung 26 verhindert bzw. blockiert. Sofern allerdings die Antriebswelle 10 weiter in erster Drehrichtung 14 angetrieben wird, wird die Mutter 22 sowie die Stelleinrichtung 28 im Wesentlichen rein rotatorisch bewegt, bzw. um die Drehachse 26 geschwenkt bzw. gedreht. In Bezug auf diese Drehachse 26 ist die Stelleinrichtung 28 rotationsasymmetrisch gestaltet. In der Gestaltung gemäß Fig. 1 ist

10 dies so, dass ein bezüglich der Drehachse 26 rotationsasymmetrisch angeordnetes Stellelement 36 vorgesehen ist. Dieses Stellelement 36 ist in der Gestaltung gemäß Fig. 1 ein Bolzen oder ein Vorsprung oder ein Stift, der in der der Antriebsachse 10 abgewandten Richtung von der Platte 30 vorsteht, und an dieser gehalten wird. Es kann, wie auch anhand der Fig. 4a und 4b erläutert wird, eine Feder vorgesehen sein, welche

15 den Bolzen 36 belastet und sich gegebenenfalls an der Platte 30 abstützt.

In der zuvor angesprochenen Anschlagposition, in welcher die Stelleinrichtung bei in einer ersten Drehrichtung 14 weiter gedrehter Antriebswelle nicht weiter axial entlang der Spindel wandern kann, und diese Stelleinrichtung drehend mitgenommen wird, kann die Position des Stellelements 36 in Drehrichtung eingestellt werden, indem die

20 Antriebswelle entsprechend in der ersten Drehrichtung 14 gedreht wird. Es kann eine Wegerfassungseinrichtung 38 vorgesehen sein, die beispielsweise im Bereich des Motors 12 bzw. der Antriebswelle 10 angeordnet ist, und die Drehstellung ermitteln kann. Es kann insbesondere auch vorgesehen sein, dass in der angesprochenen Anschlagposition eine Drehstellung gegeben ist, bei der die Stelleinrichtung auch in der

25 anderen Orientierung der Axialrichtung blockiert wird bzw. bei in Richtung der zweiten Drehrichtung 16 Belastung der Antriebswelle 10 nicht oder nicht unmittelbar in der vom Anschlag weggerichteten Richtung bewegt werden kann bzw. nicht nach unten bewegt werden kann. Dadurch dass bei einer Drehstellung eine Bewegung nach unten bzw. vom Anschlag weg gerichtete Beweglichkeit der Stelleinrichtung 28 bzw. der Platte 30

30 verhindert bzw. gesperrt wird, kann die Wegerfassungseinrichtung 38, die insbesondere einen inkrementalen Wegaufnehmer aufweist bzw. ein solcher ist, abgeglichen werden.

- 26 -

Hierdurch kann beispielsweise, zumindest in dem Fall, dass die Wegerfassungseinrichtung 38 als inkrementaler Wegaufnehmer gestaltet ist bzw. einen solchen aufweist, ein zusätzlicher, insbesondere externer Sensor für das System vermieden werden, der die Drehstellung der Stelleinrichtung 28 bzw. der Platte 30 erfasst, wobei trotzdem die Drehstellung der Stelleinrichtung 28 bzw. der Platte 30 ermittelt werden kann. Dies kann beispielsweise von Bedeutung sein, wenn eine am Motor angeordnete Wegerfassungseinrichtung 38 bzw. ein oder mehrere dort angeordnete Sensoren, die Umdrehungen oder Drehzahl erfasst bzw. zählt, und hierüber die Drehstellung der Stelleinrichtung 28 bzw. der Platte 30 ermittelt wird, und wenn dabei der Sensor bzw. die Sensoren der Wegerfassungseinrichtung 38, beispielsweise aufgrund unterbrochener Stromversorgung oder aus anderen Gründen, die Positions- bzw. Stellungsinformation verliert. Beispielsweise in einem solchen Fall kann die Stelleinrichtung 28 bzw. die Platte 30 bzw. die Mutter 28 gesteuert – beispielsweise mittels eines Steuergeräts - an den Anschlag 34 gefahren werden, der in der Gestaltung gemäß Fig. 1 ein oberer Anschlag ist, und durch weitere Drehung der Antriebswelle 10 in der ersten Richtung in jede Stellung in Drehrichtung bewegt werden, - wobei insbesondere jeweils überprüft wird, ob bei dieser jeweiligen Drehstellung eine vom Anschlag weg gerichtete bzw. nach unten gerichtete Bewegung der Stelleinrichtung möglich ist – bis die Drehstellung gefunden wird, in der die Stelleinrichtung 28 bzw. Platte 28 nicht nach unten bzw. in der vom Anschlag 34 weggerichteten Richtung bewegt werden kann. Dies kann beispielsweise so gemacht werden, dass die Antriebswelle in einer schnell wechselnden Hin- und Herbewegung bewegt wird, wobei sie die Hinbewegung in Richtung der ersten Drehrichtung 14 bzw. ein entsprechender Drehwinkel, etwas größer ist als die Herbewegung in Richtung der zweiten Drehrichtung 16, so dass die Stelleinrichtung bzw. die Platte 30 im Wesentlichen in jede Drehstellung bewegt wird, und dort überprüft wird, ob die Stelleinrichtung vom Anschlag weg – in der Fig. 1 nach unten – bewegt werden kann. Wenn die Stelle gefunden ist, bei der eine solche Abwärtsbewegung bzw. eine solche vom Anschlag weggerichtete Bewegung nicht möglich ist, kann vorgesehen sein, dass der Sensor bzw. Inkrementalwegaufnehmer – insbesondere in seine Nullposition – resettet wird und neu zu zählen beginnt.

- 27 -

Die Wegerfassungseinrichtung 38 kann so sein, dass sie genau einen inkrementalen Wegaufnehmer aufweist, der sowohl die Stellung der Stelleinrichtung 28 bzw. Platte 30 in Wählrichtung, als auch die Stellung der Stelleinrichtung 28 bzw. Platte 30 in Schaltrichtung erfassen kann. Insbesondere ist die Wegerfassungseinrichtung 38 so, dass sie die Drehstellung der Stelleinrichtung 28 ermitteln kann. Die Wegerfassungseinrichtung 38 kann auch so sein, dass sie, insbesondere auch zusätzlich, die Axialstellung der Stelleinrichtung 28 ermitteln kann.

In der Gestaltung gemäß Fig. 1 ist der Anschlag 34 dreh- und axialfest mit der Spindel 20 verbunden.

10 In der Gestaltung gemäß Fig. 1 ist der Anschlag 34 eine Durchmesser verdickung der Spindel, deren Außendurchmesser größer ist, als der Außendurchmesser des Gewindes 40 der Spindel 20, und somit eine axiale Anschlagfläche aufweist.

Wie erwähnt, kann bei einer Betätigungsvorrichtung 1 gemäß Fig. 1 durch ein weiteres Verdrehen bzw. Antreiben der Antriebswelle 10 in der ersten Drehrichtung 14 die "Wahlbewegung" zum Wählen eines in der Getriebeeinrichtung einzulegenden Ganges vorgenommen werden.

In der Gestaltung gemäß Fig. 1 ist ferner, was dort nicht gezeigt ist, aber beispielhaft anhand der folgenden Figuren noch erläutert werden wird, eine, insbesondere einseitig wirkende, Verdreh Sperre bzw. ein, insbesondere einseitig wirkender, Freilauf vorgesehen, welcher in wenigstens zwei Drehstellungen der Stelleinrichtung in einer Halteposition ist und dabei jeweils ein Drehen bzw. weiteres Drehen der Stelleinrichtung 28 um die Drehachse der Stelleinrichtung 28 verhindert, wenn die Antriebswelle 10 in der zweiten Drehrichtung 16 angetrieben wird. Hierbei kann gegebenenfalls vorgesehen sein, dass nach dem Wählen mittels des Drehens der Antriebswelle 10 in der ersten Drehrichtung 14 bei einem sich hieran anschließenden Drehen der Antriebswelle 10 in der entgegen gesetzten, nämlich zweiten 16, Drehrichtung die Stelleinrichtung zunächst entsprechend dieser Belastung durch die Antriebswelle gedreht bzw. geschraubt wird, bis eine Halteposition der Verdreh Sperre bzw. des Freilaufes erreicht ist.

- 28 -

Diese Haltepositionen des Freilaufes sind insbesondere so, dass bei weiterem Drehen der Antriebswelle in der zweiten Drehrichtung 16 mittels dieses Freilaufes eine Drehbewegung der Mutter 22 bzw. der Stelleinrichtung 28 verhindert wird, so dass die Stelleinrichtung 28 im Wesentlichen rein translatorisch, ohne gedreht zu werden, in
5 Richtung der Schaltelemente 42, 44 bewegt wird.

Der Freilauf bzw. die Verdreh Sperre ist so, dass er bzw. sie, nachdem sie in die Haltestellung gebracht wurde, bei der Schaltbewegung in Richtung "eingelegter Gang" über den gesamten axialen Verstellbereich der Stelleinrichtung und bei einer Drehbewegung der Antriebswelle 10 in der zweiten Drehrichtung 16 ein Verdrehen der
10 Stelleinrichtung verhindert bzw. die Drehstellung dieser Stelleinrichtung hält.

Bei dieser Gestaltung wird sichergestellt, dass das Stellelement 36 oder ein entsprechender Eingriffsbereich der Stelleinrichtung 28 so bewegt wird, dass bei fortgesetzter Drehung der Antriebswelle 10 in der zweiten Richtung der gewählte Gang in der Getriebeeinrichtung geschaltet wird, bzw. dass diesem Gang bzw. dem Einlegen
15 des Gangs zugeordnete Stellelement 42 bzw. der Eingriffsbereich 46 dieses Stellelements 42 entsprechend belastet wird, und das Schalten des Ganges bzw. entsprechende Synchronisierung bewirkt wird.

In der Gestaltung gemäß Fig. 1 sind die Stellelemente 42, 44 jeweils Schwenkhebel, die jeweils um eine Schwenkachse 48 schwenkbar gelagert sind. Die Eingriffsbereiche 50, 52, 54, 55 der Schwenkhebel 42 werden in der Gestaltung gemäß Fig. 1 jeweils von Vorsprüngen gebildet, die von diesen Schwenkhebeln 42 im Wesentlichen in Richtung der Stelleinrichtung 28 vorstehen. Wie in Fig. 1 gezeigt ist, ist dort vorgesehen, dass das
20 Stellelement 36 den Eingriffsbereich 50 des Schwenkhebels 42 belastet, und dort nach unten drückt. Ferner kann dieser Figur entnommen werden, dass dadurch der Schwenkhebel 42 auf der einen Seite der Drehachse, nämlich in Fig. 1 rechts der Drehachse, nach unten ausgelenkt ist. Mit dieser nach unten ausgelenkten Stellung korrespondiert das Einlegen eines vorbestimmten, diesem Schwenkhebel und dieser Schwenkstellung zugeordnetem Ganges in der Getriebeeinrichtung.

- 29 -

Der Schwenkhebel 44 ist in Fig. 1 in einer Neutralstellung gezeigt. Diese Neutralstellung ist so, dass dort weder durch den auf der einen Seite der Schwenkachse angeordneten Teilschwenkhebel, noch durch den auf der anderen Seite der Schwenkachse angeordneten Teilschwenkhebel so ausgelenkt ist, dass ein diesen
5 Schwenkhebelbereichen zugeordneter Gang in der Getriebeeinrichtung eingelegt ist.

Es können Rastierungen oder dergleichen vorgesehen sein, welche einen eingelegten Gang in dieser eingelegten Stellung halten, solange dieser Gang nicht aktiv bzw. gewollt wieder ausgelegt wird.

10 Die Betätigungsvorrichtung 1 weist eine Interlock-Einrichtung bzw. eine Zusatzstelleinrichtung 56 auf. Diese Zusatzstelleinrichtung 56 ist so, dass sie vorbestimmte geschaltete Gänge herausnimmt, bevor ein gewählter Gang geschaltet bzw. in diesem Zusammenhang im Getriebe synchronisiert wird bzw. sicherstellt, dass die vorbestimmten Gänge nicht geschaltet sind. Die Zusatzstelleinrichtung 56 kann beispielsweise eine Platte 80 aufweisen oder sein; diese Platte kann beispielsweise
15 eben sein, oder nicht eben. Die Zusatzstelleinrichtung 56 kann alternativ oder ergänzend einen Kragen 58 aufweisen. Ein solcher Kragen kann beispielsweise auch ein vorspringendes zylindrisches oder teilzylindrisches Teil sein, wobei insbesondere vorgesehen ist, dass die zentrale Längsachse im Wesentlichen konzentrisch oder parallel zur Längsachse 26 der Stelleinrichtung 28 angeordnet ist. Es kann vorgesehen
20 sein, dass die Zusatzstelleinrichtung 56 mit der Stelleinrichtung 28 fest verbunden ist, und zwar insbesondere dreh- und axialfest. Dies kann beispielsweise so sein, dass an eine Platte 30 der Stelleinrichtung 28 ein vorstehender Kragen 56 bzw. einer vorstehende Wand angeformt ist.

Die Stelleinrichtung 56 erstreckt sich insbesondere auf der der Schwenkhebelanordnung
25 40, 42 zugewandten Seite der Stelleinrichtung 28. Die Zusatzstelleinrichtung 56 kann, wie bereits angedeutet, vorbestimmte Schaltelemente bzw. Schwenkhebel 42, 44 in eine Neutralposition bewegen bzw. sicherstellen, dass diese in einer Neutralstellung sind.

In der in Fig. 1 gezeigten Stellung ist dies beispielsweise so, dass der Schwenkhebel 44

- 30 -

in einer Neutralstellung ist, die dort eine im Wesentlichen waagrecht ausgerichtete Position des Schwenkhebels 44 ist. Die Zusatzschwenkeinrichtung 56 bzw. dessen Kragen 58 greift in der Darstellung gemäß Fig. 1 zwischen zwei Vorsprünge 54, 55 des Schwenkhebels 44 ein. Dies kann insbesondere so sein, dass der Schwenkhebel 44 hierdurch gegen ein Schwenken gesichert ist.

Die Betätigungseinrichtung 1 weist genau einen Elektromotor 12 auf. Dieser Elektromotor kann sämtliche Bewegungen und/oder Betätigungsbewegungen der Betätigungseinrichtung 1 steuern bzw. bewirken.

Wenn beispielsweise, ausgehend von der in Fig. 1 gezeigten Stellung, bei der der Bolzen bzw. Zapfen 36 in den Schwenkhebel 42 eingreift, so dass die auf der einen Seite der Schwenkachse 48 gelegene Schwenkhebelseite nach unten gedrückt wird, und ein entsprechender Gang in der Getriebeeinrichtung eingelegt wird, die Antriebswelle 10 in der ersten durch den Pfeil 14 angedeuteten Drehrichtung bewegt wird, wandert die Spindelmutter 22 entlang der Spindel 20 in Richtung des Anschlags 34, also in der Gestaltung gemäß Fig. 1 nach oben. Die mit dieser Spindelmutter 22 fest gekoppelte Stelleinrichtung 28 sowie die ebenfalls mit der fest mit der Spindelmutter 22 gekoppelte Zusatzstelleinrichtung 56 folgt dieser Bewegung. Dabei wird der Schwenkhebel 42 bzw. ein hiemit gekoppeltes Bauteil mittels einer Rastierung oder dergleichen so gehalten, dass der Gang eingelegt bleibt. Der Kragen 58 wandert aus seiner Eingriffstellung zwischen den Vorsprüngen 54, 55 heraus. Wenn bei fortgesetzter Bewegung der Antriebswelle 10 in Richtung der ersten Drehrichtung 14 die Mutter 22 den Anschlag 34 erreicht und an diesen anschlägt, wird eine weitere Axialverstellung der Mutter 22 bzw. der Stelleinrichtung 28 gegenüber der Spindel 20 behindert bzw. blockiert. Die nach wie vor drehend von der Antriebswelle 10, die in ersten Drehrichtung 14 bewegt wird, angetriebene Spindel 20 wird weiter in Drehrichtung belastet und bewegt. Über die zwischen der Spindel 20 und der Mutter 22 angeordnete Gewindepaarung wird die Mutter 22 ebenfalls belastet.

Da die Mutter 22 nicht weiter in axialer Richtung verstellt werden kann, weil sie nämlich am Anschlag 34 anliegt, wird die Mutter drehend mit der Spindel bewegt, und zwar rein

- 31 -

rotatorisch. Dieser Bewegung folgt die Stelleinrichtung 28 sowie die Zusatzstelleinrichtung 56 bzw. der Kragen 58. Die Verdrehung kann hierbei solange fortgesetzt werden, bis eine Drehstellung der Stelleinrichtung 28 angefahren ist, die so ist, dass bei anschließender Drehung der Welle 10 in der Gegendrehrichtung 16 bzw. der zweiten Drehrichtung 16 die Stelleinrichtung so wieder vom Anschlag weg bzw. in Richtung der Stellelemente 42, 44 bewegt wird, dass diese Stelleinrichtung auf einen solchen Eingriffsbereich der Schaltelemente bzw. Schwenkhebel 42, 44 zu bewegt wird, welcher betätigt werden soll, um im Getriebe zu synchronisieren und/oder in den neuen Gang zu schalten.

In bereits oben skizzierter und auch im folgenden noch beispielhaft anhand anderer Figuren erläuteter Weise kann dabei eine Verdrehsicherung bzw. ein Freilauf vorgesehen sein, welcher bewirkt, dass zur Stelleinrichtung, zumindest sobald eine Haltestellung erreicht ist, im Wesentlichen rein translatorisch, also ohne sich zu drehen, bei fortgesetzter Verdrehung der Ausgangswelle 10 in der zweiten Drehrichtung in Richtung der Schaltelemente bewegt wird. Bevor allerdings das Stellelement 36 in einem entsprechenden Eingriffsbereich des ausgewählten Ganges bzw. des entsprechenden Schaltelements eingreift, bewirkt die Zusatzstelleinrichtung 56 bzw. deren Kragen 58 zunächst, dass ungewünschte bzw. vorbestimmte Gänge ausgelegt werden bzw. sichergestellt wird, dass solche ausgelegt sind. Bei einem automatisierten Schaltgetriebe können dies insbesondere sämtliche Gänge sein, wobei auf einen entsprechenden Eingriff der Zusatzstelleinrichtung in den Schwenkhebel verzichtet werden kann, welcher mittels des Stellelements zum Schalten des neuen Ganges betätigt werden soll.

Es kann aber auch, beispielsweise bei einem Parallelschaltgetriebe (PSG) vorgesehen sein, dass mittels der Zusatzstelleinrichtung 56 nur ein Teil der Gänge ausgelegt wird bzw. sichergestellt wird, dass ein Teil der Gänge ausgelegt ist. Dies kann bei einem Parallelschaltgetriebe beispielsweise so sein, dass dafür gesorgt wird, dass alle geraden Gänge ausgelegt sind bzw. werden, wenn der gewählte bzw. einzulegende Gang ein gerader ist, und alle ungeraden Gänge ausgelegt sind bzw. werden, wenn der gewählte bzw. einzulegende Gang ein ungerader ist.

- 32 -

Wenn beispielsweise ausgehend von der in Fig. 1 gezeigten Stellung nach dem Wählen ein neuer Gang eingelegt werden soll und dabei in den Schwenkhebel 44 betätigend zum Synchronisieren und Einlegen des neuen Ganges betätigend eingegriffen werden soll, kann der Schwenkhebel 42 zunächst in eine Neutralstellung bewegt werden. Dazu

- 5 kann der Kragen 56 den in Richtung der Stelleinrichtung 28 bzw. Zusatzstelleinrichtung 56 weiter vorstehenden Vorsprung 52 des Schwenkhebels 42 zunächst belasten und runterdrücken. Durch dieses Runterdrücken würde dann der der Schwenkachse zugewandte Endabschnitt des Vorsprungs beim Verschwenken zunehmend nach außen bewegt, so dass eine Stellung erreicht wird, bei welcher der Kragen 56 zwischen die
- 10 Vorsprünge 50, 52 eingreifen kann. Bei weiterer Drehung der Antriebswelle 10 in Richtung der zweiten Drehrichtung 16 würde dann die Zusatzschwenkeinrichtung 56 bzw. der Kragen 58 axial weiter zwischen die Vorsprünge 50, 52 wandern, wobei im Wesentlichen gleichzeitig das Stellelement 36 weiter in Richtung des Eingriffsbereiches wandert, in den es eingreifen soll, um den gewählten Gang zu schalten. Wenn dann
- 15 dieser Eingriff erfolgt, wird der entsprechende Schwenkhebel, also hier beispielsweise der Schwenkhebel 44, im Bereich des Eingriffsbereichs nach oben bzw. unten ausgelenkt, so dass ein entsprechender Gang in der Getriebeeinrichtung geschaltet wird.

- Die Betätigungsvorrichtung 1 weist ein elektronisches Steuergerät 60, wie beispielsweise
- 20 elektronisches Getriebesteuergerät, auf. Dieses elektronische Steuergerät 60 steht mit dem Elektromotor 12 in Signalverbindung und kann diesen steuern. Insbesondere kann dies elektronische Steuergerät 60 den Elektromotor 12 und somit die Antriebswelle 10 wahlweise in der ersten Drehrichtung 14 oder der zweiten Drehrichtung 16 ansteuern bzw. zwischen diesen Drehrichtungen 14, 16 entscheiden. Das elektronische
- 25 Steuergerät 60 kann, wie schematisch durch die gestrichelte Linie 62 angedeutet ist, Signale empfangen und gegebenenfalls aussenden. Solche Signale können ebenfalls zu Steuerungszwecken verwendet werden. Beispielsweise können dem elektronischen Steuergerät auf diese Weise Betriebskennwerte eines Kraftfahrzeugs oder Signale von einem Wählhebel oder dergleichen angezeigt werden.

- 30 Die Stelleinrichtung 28 der in Fig. 1 gezeigten Betätigungseinrichtung 1 kann von der

- 33 -

Antriebseinrichtung bzw. dem Elektromotor 12 belastet und bewegt werden, und zwar rotatorisch sowie translatorisch bzw. in Axialrichtung 26. Sowohl die rotatorische, als auch die translatorische bzw. axiale Bewegung der Stelleinrichtung kann mittels der Ausgangswelle 10 bzw. einer Bewegung der Ausgangswelle 10 erzeugt werden. Es

5 existiert bei dieser Gestaltung eine Stellung, nämlich diejenige, bei der die Mutter 22 am Anschlag 34 anschlägt, bei der die Dreh- bzw. Schwenkstellung der Stelleinrichtung 28 im Wesentlichen unabhängig von einer axialen bzw. in dieser Richtung gelegenen translatorischen Bewegung veränderbar ist. Mittels der Betätigungsvorrichtung 1 können mehrere Gangstufen, denen unterschiedliche Übersetzungen zugeordnet sind, einer

10 Getriebeeinrichtung geschaltet bzw. gewechselt werden. Die Stellbewegungen hierfür, zu denen insbesondere das Verschwenken der Schwenkhebel 42, 44 in der Fig. 1 gezeigten Gestaltung gehört, können mittels dieser Betätigungseinrichtung 1 erzeugt werden, und insbesondere mittels genau eines Elektromotors 12. Es kann in der Gestaltung gemäß Fig. 1 aus einem Gang unmittelbar, also ohne dass ein anderer Gang

15 zwischendurch eingelegt wird, in drei andere Gangstufen geschaltet werden. Dies kann beispielsweise so sein, dass in bereits oben skizzierter Weise die Stelleinrichtung 10, ausgehend von der in Fig. 1 gezeigten Stellung durch ein Drehen der Antriebswelle 10 in der ersten Drehrichtung bis zur Anschlagstellung bewegt und dann mittels eines weiteren Verdrehens der Antriebswelle 10 in der ersten Drehrichtung 14 verdreht wird.

20 Dies Verdrehen kann so sein, dass die Stelleinrichtung 28 so gedreht wird, dass bei anschließendem Drehen der Antriebswelle 10 in der zweiten Drehrichtung 16 die Stelleinrichtung 28 bzw. das Stellelement 36 bewegt wird, bis sie bzw. er den Vorsprung 52 belastet und somit das Einlegen des entsprechenden Ganges in dem Kraftfahrzeuggetriebe bewirkt. Mittels entsprechender bzw. entsprechend abweichender

25 Drehung der Stelleinrichtung 10 in der Anschlagstellung, kann ebenso bzw. alternativ - jeweils ausgehend von der Stellung bei der das Stellelement den Eingriffsbereich 50 belastet, die Stelleinrichtung so gedreht bzw. eingestellt werden, dass sie nach dem Wählen und nach dem entsprechenden Verstellen der Antriebswelle 10 in der zweiten Drehrichtung den Vorsprung 55 belastet, oder, ebenfalls alternativ, den Vorsprung 54.

30 Es kann also ausgehend von einem eingelegten Gang wahlweise in einen von drei anderen Gängen geschaltet werden, ohne dass zwischendurch eine Zwischengangstufe eingelegt werden muss.

Dies lässt sich dem Gedanken der Erfindung folgend auch für mehr als die hier dargestellten Gänge realisieren.

5 Mit der vorstehenden, beispielhaften Erläuterung wurde auch gezeigt, dass der bzw. die Schwenkhebel 42, 44 mittels der Stelleinrichtung in beiden Schwenkrichtungen – wahlweise – belastet bzw. betätigt werden kann.

10 Es können beispielsweise mittels einer erfindungsgemäßen Kraftfahrzeuggetriebe-Betätigungseinrichtung bei Gangwechselvorgängen bzw. beim Wechseln von einem Ausgangsgang in einen Zielgang die Wählfunktion bzw. das Bewegen in Wählgassenrichtung sowie die Schaltfunktion bzw. das Bewegen in Schaltgassenrichtung bzw. das Schalten bzw. Einlegen von Gängen und Auslegen von Gängen betätigt bzw. gesteuert werden, wobei ermöglicht wird, dass lediglich ein Elektromotor 12 für diese Funktionalitäten vorgesehen. Es muss allerdings nicht ein Elektromotor 12 vorgesehen sein. Es kann beispielsweise auch eine andersgeartete Antriebseinrichtung vorgesehen sein.

15 Fig. 2 zeigt eine beispielhafte Gestaltung einer erfindungsgemäßen Betätigungsvorrichtung in schematischer, teilweiser Ansicht.

Gezeigt ist in Fig. 2 insbesondere eine Draufsicht auf eine Stelleinrichtung 28 sowie eine Zusatzstelleinrichtung 56.

20 Die entsprechend der in Fig. 2 gezeigte Gestaltung kann auch bei der in Fig. 1 gezeigten Gestaltung gegeben sein. Während allerdings die Zusatzstelleinrichtung 56 anhand der Fig. 1 als eine Art vorstehender Kragen beschrieben wurde, ist diese Zusatzstelleinrichtung in der Gestaltung gemäß Fig. 2 als Platte bzw. Interlock-Platte 80 gestaltet. Bei einer solchen Platte kann auch vorgesehen sein, dass über einen nicht vorstehenden Kragen Gänge ausgelegt werden. Ferner ist die Zusatzstelleinrichtung 56
25 in der Gestaltung gemäß Fig. 2 als eine Zusatzstelleinrichtung 56 gestaltet, die beispielsweise für ein Parallelschaltgetriebe verwendet werden kann. Auch dies kann,

- 35 -

muss allerdings nicht in der Gestaltung gemäß Fig. 1 gegeben sein.

In der Gestaltung gemäß Fig. 2 sind vier Schwenkhebel 42, 44, 82, 84 gezeigt. Diese Schwenkhebel 42, 44, 82, 84 können jeweils zum Schalten eines Ganges, in der einen oder aus der anderen Schwenkrichtung – alternativ – aus einer Neutralstellung
5 ausgelenkt werden, so dass acht Gänge geschaltet werden können. Es kann auch vorgesehen sein, dass mittels einem oder mehreren Schwenkhebeln nicht zwei Gänge geschaltet werden kann, sondern nur ein Gang.

10 In der Gestaltung gemäß Fig. 1 ist die Interlock-Platte 80 als eine kreissegmentabschnittförmige Platte gestaltet. Diese Platte 80 ist in dieser Gestaltung so, dass diese Zusatzstelleinrichtung 56 nicht auf die Schwenkhebel 82, 84 wirkt. Es kann beispielsweise vorgesehen sein, dass den Schwenkhebeln 42, 44 gerade Gänge zugeordnet sind, und den Schwenkhebeln 82, 84 ungerade oder umgekehrt.

15 In Fig. 2 ist ein Stellelement 36 gezeigt. Aus der Stellung dieses Stellelements 36 ist ersichtlich, dass ein Wählen so durchgeführt wurde, dass dieses Stellelement 36 den Schwenkhebel 44 zum Schalten eines Ganges betätigen bzw. belasten kann, und zwar den in Fig. 2 unterhalb der Schwenkachse 48 angeordneten Teil dieses Schwenkhebels 44. Da hierbei der auf der anderen Seite der Schwenkachse 48 angeordnete Teil des Schwenkhebels 44 in Richtung der Stelleinrichtung 28 bzw. der Zusatzstelleinrichtung 80
20 bewegt wird, ist die Interlock-Platte 80 bzw. die Zusatzstelleinrichtung 56 so angeordnet, dass seitlich ein Spiel bzw. Abstand zwischen dem Teil des Schwenkhebels 44 angeordnet ist, der bei einer Belastung mittels des Stellen 36 in Richtung der Zusatzstelleinrichtung bewegt wird, und dem an diesem Bereich anliegenden Abschnitt der Platte 80. Die Platte 80 greift allerdings zwischen die Interlock-Punkte bzw. Vorsprung oder Vorsprungkanten 88, 90, 92 ein, die am Schwenkhebel 42 bzw. 44
25 vorgesehen sind, so dass für diese Abschnitte ein Verschwenken in Richtung der Stelleinrichtung 28 verhindert wird. Die Platte bzw. Wählplatte 30 der Stelleinrichtung 28 ist auf ihrem Außenumfang mit Profilierungen 94, 96 versehen, die Profilierungserhöhungen und Profilierungsvertiefungen aufweisen. Ein Rastelement 98 ist ferner vorgesehen, welches an einer Profilierung 96 anliegt. Das Rastelement 98 ist

- 36 -

hier im Wesentlichen plattenförmig gestaltet, und erstreckt sich über einen, vorzugsweise den gesamten Axialverstellungsbereich der Stelleinrichtung, der senkrecht zur Bildebene gelegen ist. Wie in Fig. 2 dargestellt, greift das Rastelement 98 in die Profilierungserhöhung 100 ein. Anhand der Gestaltung der Profilierungserhöhung 100 und des Eingriffs des Rastelements kann erkannt werden, dass in dieser Haltestellung die Stelleinrichtung 28 gegen Verdrehen in Richtung des Pfeils 102 gehalten ist, bzw. entsprechend gesichert ist. In Gegenrichtung kann die Stelleinrichtung 28, zumindest nach Überwindung einer gewissen Reib- bzw. Haltekraft, gedreht werden.

Die Richtung des Pfeils 102 entspricht im Wesentlichen der Richtung, in welcher die Stelleinrichtung 10 belastet wird, wenn die Antriebswelle 10 in einer zweiten Drehrichtung bewegt wird.

Für jeden schaltbaren Gang ist eine Profilierungserhöhung vorgesehen. Wie Fig. 2 entnommen werden kann, sollen dort acht Profilierungserhöhungen vorgesehen werden, in welche jeweils das Rastelement 98 eingreifen kann, sowie acht schaltbare Gänge.

Mittels dieser, das Rastelement 98 aufweisenden Verdrehsicherung bzw. diesem Freilauf 102 kann bewirkt werden, dass das Stellelement 10 jeweils, insbesondere ohne rotatorisch bewegt zu werden, nach dem Wählen auf den entsprechenden Eingriffsbereich zum Schalten eines Ganges bewegt wird, und zwar insbesondere rein axial bewegt wird.

Fig. 3 zeigt eine beispielhafte Gestaltung einer erfindungsgemäßen Betätigungsvorrichtung 1.

In der Gestaltung gemäß Fig. 3 ist neben dem Gewinde 40 der Spindel ferner das Gewinde 120 der Mutter 22 gezeigt, wobei in das Gewinde 40 die Spindel 20 eingreift. In der Gestaltung gemäß Fig. 3 greift das Stellelement 36 der Stelleinrichtung 28 in den Schwenkhebel 44 ein, so dass dieser in der Gestaltung gemäß Fig. 3 links nach unten ausgelenkt ist, und ein entsprechender Gang eingelegt ist.

In Fig. 3 ist ferner ein weiteres Lager 122 der Spindel 20 gezeigt.

In der Gestaltung gemäß Fig. 3 ist ferner eine Führungseinrichtung 124 bzw. eine Einrichtung, welche eine seitliche Belastung der Gewinde 40, 120 abfängt bzw. mindert, gezeigt.

- 5 Die Führungseinrichtung 124 weist eine erste Schulter sowie eine zweite Schulter auf. Die zweite Schulter 128 ist fest mit der Stelleinrichtung 28 verbunden und erstreckt sich in den Schaltelementen 42, 44 abgewandter Richtung von dieser Stelleinrichtung 28 bzw. einer Platte 30 dieser Stelleinrichtung 28. Die Schulter 128 kann beispielsweise ein zylindrischer Wandabschnitt sein.
- 10 Die Schulter 126 ist an einem Gehäuse 130 vorgesehen, und insbesondere so, dass sich diese Schulter 130 von einer Innenoberfläche einer Gehäusewand in das Gehäuseinnere erstreckt. Die Schulter 126 ist ebenfalls ein im Wesentlichen zylindrischer Wandabschnitt. Ferner kann eine Buchse, wie Gleitlagerbuchse 132 vorgesehen sein, welche radial zwischen den Schultern 126, 128 angeordnet ist. Es
- 15 kann vorgesehen sein, dass die Schultern 126, 128 sowie die Buchse 132 konzentrisch angeordnet sind. Es kann auch vorgesehen sein, dass die (Hohl)Zylinderelemente bzw. Schultern 126, 128 – und gegebenenfalls die Buchse 132 – konzentrisch zur Spindel 20 bzw. zur Mutter 20 angeordnet sind. Die Schultern greifen so ineinander ein bzw. sind so
- 20 ineinander gesteckt, dass die Stelleinrichtung 28 sich am Gehäuse 120 – gegebenenfalls über die Buchse – abstützen kann, und zwar insbesondere senkrecht zur Axialrichtung der Schultern bzw. in Radialrichtung der Schultern, wobei auch Momente aufgefangen werden können, und zwar insbesondere solche, die um eine Achse wirken, die senkrecht zur Achse der Schultern ist.

- Durch diese Führungseinrichtung 124 kann eine Führungsfunktion übernommen
- 25 werden, wobei diese insbesondere so ist, dass die Führung eine Axialbeweglichkeit und eine Drehbeweglichkeit gewährleistet. Wenn, beispielsweise durch den Eingriff des Stellelements 36 beim Schalten eines Ganges in der Getriebeeinrichtung entsprechend dem Pfeil 134 beispielsweise ein Moment wirkt, welches eine Belastung des Gewindes

- 38 -

40, 120 darstellen könnte, wird dieses Moment bzw. diese Belastung zumindest teilweise durch die Führungseinrichtung 124 abgefangen.

Anhand der Fig. 4a und 4b wird nun beispielhaft erläutert, wie eine Schaltelastizität in einer erfindungsgemäßen Betätigungsvorrichtung vorgesehen sein kann.

5 In den Fig. 4a und 4b ist jeweils in teilgeschnittener Ansicht die Stelleinrichtung 28 gezeigt, wobei die Stelleinrichtung gemäß den Fig. 4a und 4b jeweils eine Wähl- bzw. eine Schaltplatte bzw. Platte 30 aufweist, sowie ein Stellelement 36. Das Stellelement 36 ist als Art Bolzen gestaltet und weist ein erstes Teil 150 auf sowie ein zweites Teil 152. Das erste Teil 150 ist durch eine Öffnung 154 in der Platte 30 gesteckt und dort, 10 beispielsweise mittels einer Schraube oder geeigneter Befestigungsmittel, fixiert. Das Teil 150 erstreckt sich in das Teil 152, das käfigartig gestaltet ist. Das Teil 150 ist innerhalb des Teils 152 gefangen, so dass es in beiden axialen Richtungen blockiert ist, zwischen diesen aber axial verschieblich gegenüber dem Teil 152 angeordnet ist.

Es ist eine Federeinrichtung 156 vorgesehen, die als Spiralfeder gestaltet ist. Diese 15 Feder 156 stützt sich einerseits gegen die Platte 30, und andererseits gegen das Teil 152 des Stellelements 36 ab. Wenn nun im Rahmen des Einlegen eines Ganges das Stellelement 36 ein Schaltelement, wie beispielsweise Schwenkhebel 42, 44, belastet, und hierdurch ein Einlegen eines Ganges bewirkt wird, wird zunächst synchronisiert. Bei diesem Synchronisieren wird die Feder 156 zusammengedrückt bzw. belastet, was in 20 Fig. 4a gezeigt ist. Wenn der Gang dann eingelegt ist, wird das Federelement 156 wieder entlastet, was in Fig. 4b gezeigt ist.

Anhand der Fig. 5a, 5b, 5c soll nun ein beispielhafter Schalt- bzw. Umschaltprozess von Gängen erläutert werden.

Die Betätigungseinrichtung 1 kann insbesondere auch so sein, wie es anhand der 25 übrigen Figuren erläutert wird.

- 39 -

In der Gestaltung gemäß Fig. 5a sind die Schwenkhebel 42, 44 in einem Gang bzw. sind zwei Gänge eingelegt. Dies kann man daran erkennen, dass die Schwenkhebel 42, 44 aus der – in den Fig. 5a bis 5c waagerechten Neutralstellung der Schwenkhebel ausgelenkt sind. Der Schwenkhebel 44 ist nach oben ausgelenkt, und der Schwenkhebel 42 ist nach unten ausgelenkt, wobei in den Fig. 5a bis 5c jeweils der rechte Abschnitt des jeweiligen Schwenkhebels durch Auslenkung nach oben oder nach unten einen Gang schalten kann. Diese Gestaltung kann insbesondere bei einem Parallelschaltgetriebe gegeben sein. Beispielsweise bei einem Automatisierten Schaltgetriebe kann es aber entsprechend modifiziert verwendet werden wobei dort jeweils nur ein Gang geschaltet ist, was beispielsweise über eine entsprechende Gestaltung der Zusatzstelleinrichtung 56 erreicht werden kann.

Fig. 5a kann – im Zusammenwirken mit den Fig. 5b und 5c – ferner entnommen werden, dass die Stelleinrichtung 28 eine Wählstellung zum Einlegen eines neuen Ganges angefahren hat. Dies ist insbesondere – wie auch an anderer Stelle erläutert – so, dass die Antriebswelle 10, gegebenenfalls mittels eines Elektromotors 12, in einer ersten Drehrichtung 14 verdreht wird, bis die Mutter 22 bzw. die Stelleinrichtung 28 gegen einen Anschlag 34 bewegt wird, und dann bei weiterer Verdrehung der Antriebswelle 10 in der ersten Drehrichtung 14 rein rotatorisch bewegt wird, bis die Stelleinrichtung 28 in der gewünschten Drehstellung bzw. entsprechenden Wählstellung zum Einlegen des neuen Ganges ist.

In der Gestaltung gemäß Fig. 5b ist gezeigt, dass die Zusatzstelleinrichtung 56 bzw. Active-Interlock-Einrichtung entlang der Spindel in Richtung der Schwenkhebel 42, 44 bewegt wurde, und diese Schwenkhebel 42, 44 in eine Neutralposition geschwenkt hat. Die Active-Interlock-Einrichtung bzw. Zusatzstelleinrichtung 56 greift hier zwischen Vorsprünge 50, 52 bzw. 54, 55 des Schwenkhebels 42 bzw. 44 ein. Zuvor hatte die Zusatzstelleinrichtung bzw. Platte 80 zunächst den Vorsprung 52 und den Vorsprung 54, und somit die jeweiligen Schwenkhebel in die waagerechte Stellung geschwenkt.

In der Gestaltung gemäß Fig. 5b kann ferner erkannt werden, dass das Stellelement bzw. der Bolzen 36 noch axial zu dem entsprechenden Eingriffsbereich beabstandet ist,

- 40 -

in welchen eingegriffen werden soll, um einen Gang zu schalten.

Von der in Fig. 5a gezeigten Gestaltung in die Fig. 5b gezeigte Gestaltung ist die Stelleinrichtung 28 bzw. die Zusatzstelleinrichtung 56 dadurch bewegt worden, dass die Antriebswelle 10 in der zweiten Drehrichtung 16 gedreht wurde. Dabei hat ein nicht in den Figuren 5a bis 5c gezeigter Freilauf 120 die Drehstellung der Schwenkeinrichtung im Wesentlichen gehalten, und zwar gegen die von in der zweiten Drehrichtung bewegten Antriebswelle auf die Stelleinrichtung 28 übertragene Kraft.

In Fig. 5c ist gezeigt, dass die Platte 80 bzw. Interlock-Platte vollständig runter bewegt ist, und das Stellelement 36 den Schwenkhebel 44 in den entsprechend zugeordneten Gang drückt. Der Schwenkhebel 44 ist dabei auf seiner links der Drehachse 44 angeordneten Seite nach unten ausgeschwenkt.

Die Figuren 6a und 6b zeigen zwei schematische Ansichten eines nicht motorisch angetriebenen Modells einer Betätigungseinrichtung. Anhand der Figuren 6a und 6b soll beispielhaft erläutert werden, wie beispielsweise ein Rastelement 98 bzw. ein Element 98 eines einseitigen Mechanismus 102 bzw. des einseitig wirkenden Freilaufes 102 bzw. Verdreh Sperre gestaltet sein kann. Den Fig. 6a und 6b kann entnommen werden, dass sich dieses Rastelement in axialer Richtung der Stelleinrichtung 28 erstreckt, und dass es bei unterschiedlichen bzw. sich ändernden Axialstellungen der Stelleinrichtung 28 bzw. der Platte 30 der Stelleinrichtung 28 in die Vorsprünge der Stelleinrichtung – hier in den Vorsprung 100 - eingreifen kann, und somit die Stelleinrichtung 28 in einer jeweiligen Haltestellung halten kann.

Ferner kann den Fig. 6a und 6b eine beispielhafte Anordnung der Stellelemente bzw. Schwenkhebel 42, 44, 82, 84 entnommen werden. Diese sind im Wesentlichen parallel zueinander angeordnet, und so, dass sie auf einer Seite, nämlich der in Fig. 6a nach vorne gezeigten, ein entsprechendes Element, wie Schaltschiene oder Betätigungsstange oder dergleichen belasten können.

Fig. 7 zeigt schematisch die Schritte eines beispielhaften, erfindungsgemäßen Fahrens zur automatisierten Steuerung von Gangwechselfvorgängen in einem Kraftfahrzeuggetriebe mittels genau eines Elektromotors 12, der eine Ausgangswelle bzw. Antriebswelle aufweist.

- 5 Im Schritt 170 wird der Elektromotor bzw. die Ausgangswelle des Elektromotors in einer ersten Drehrichtung angetrieben, um einen in dem Kraftfahrzeuggetriebe einzulegenden Gang zu wählen.

- 10 Im Schritt 172 wird der Elektromotor bzw. die Ausgangswelle des Elektromotors dann in einer zweiten, der ersten entgegen gesetzten Drehrichtung angetrieben, um in den gewählten Gang des Kraftfahrzeuggetriebes zu schalten, bzw. diesen einzulegen. Im Rahmen dieses Schrittes kann beispielsweise auch eine Synchronisation der Getriebeeinrichtung gegeben sein.

- 15 Innerhalb des Schrittes 172 kann auch vorgesehen sein, dass alle oder vorbestimmte geschaltete Gänge der Getriebeeinrichtung herausgenommen werden, bzw. sichergestellt wird, dass vorbestimmte Gänge nicht eingelegt sind. Dies kann insbesondere vor dem Schalten des neuen Ganges durchgeführt werden.

- 20 Die Gestaltungsmerkmale und Funktionsweisen, die anhand der Fig. 1 bis 6c erläutert wurden, können auch bei anderen dieser Figuren – gegebenenfalls alternativ - zu anderen Merkmalen vorgesehen sein, so dass auch Kombinationen von Gestaltungsmerkmalen, die anhand unterschiedlicher Figuren erläutert wurden bevorzugte oder beispielhaft Gestaltungen der Erfindung darstellen.

- 25 Figur 8 zeigt schematisch eine Betätigungsvorrichtung 200, insbesondere für ein Doppelkupplungsgetriebe mit zwei separat ausgebildeten Getriebeästen, wobei jeder Getriebeast eine Mehrzahl von separat schaltbaren Gangschaltpaarungen aufweist, die jeweils mittels der Schaltelemente 242a, 242b schaltbar sind. Die Betätigungseinrichtung 200 ist in diesem Ausführungsbeispiel in zwei, für jeden Getriebeast getrennt

- 42 -

ausgeführte Unterbaugruppen 200a, 200b entlang der Trennlinie 200c aufgeteilt. Jede der Unterbaugruppen 200a, 200b ist für sich selbst funktionsfähig und verfügt über einen Elektromotor 212a, 212b, der die jeweilige Antriebswelle 210a, 210b antreibt und die - wie in den Figuren zuvor beschrieben - eine Stelleinrichtung 236a, 236b aufnimmt. In

5 analoger Weise, wie beispielsweise in den Figuren 1 bis 7 beschrieben, werden die Schaltelemente 242a, 242b von der entsprechenden Stelleinrichtung 236a und 236bB betätigt. Hinzu kommt für jeden Getriebeast ein Geberzylinder 250a, 250b, der ebenfalls von der jeweiligen 236a, 236b Stelleinrichtung beaufschlagt wird. In bekannter Weise wird bei Beaufschlagung derartiger Geberzylinders über eine nur angedeutete

10 Druckleitung 251a, 251b ein entsprechender Nehmerzylinder beaufschlagt, der als Ringzylinder um die Getriebeeingangswelle oder als von der Getriebeeingangswelle beabstandeter Nehmerzylinder mit der entsprechenden Ausrückmechanik die Kupplung betätigt. Die beiden Nehmerzylinder der Doppelkupplung für das Doppelkupplungsgetriebe können radial übereinander geschachtelt um die

15 Getriebeeingangswellen, die in diesem Falle als Wellen/Hohlwellenanordnung ausgestaltet sind, angeordnet sein oder beabstandet diesen über entsprechende Ausrückmechanikvorrichtungen die Kupplung betätigen. Es kann auch vorteilhaft sein, mehrere über den Umfang verteilte, um die Getriebeeingangswellen angeordnete Kolben -/Zylindereinheiten vorzusehen, die - vorteilhafter Weise auf demselben

20 Durchmesser über den Umfang abwechselnd jeweils eine Kupplung beaufschlagen, wobei die Radien der Beaufschlagungsmittel wie beispielsweise Ausrücklager und/oder diese auf den Kolben aufnehmenden Bauteile dem Öffnungskreis der Tellerfedern oder Ausrückhebel der jeweiligen Kupplungen angepasst sein können. Es versteht sich weiterhin, dass diese Techniken untereinander in beliebiger Weise kombiniert sein

25 können, beispielsweise können radial innen ein Ringzylinder für die erste Kupplung und radial außerhalb mehrere, über den Umfang verteilte Kolben vorgesehen sein. Weiterhin kann anstatt eines Geberzylinders direkt eine entsprechende mechanische Ausrückvorrichtung von der Stelleinrichtung angesteuert werden oder ein entsprechender Signalaufnehmer zur Aufnahme des Ausrückweges, wobei der

30 Kupplungsweg entsprechend dem zurückgelegten Weg des Wegaufnehmers durch Fremdmittel betätigt wird. Der Wegaufnehmer kann dabei ein hydraulisches Ventil, ein elektrischer Wegaufnehmer wie beispielsweise ein induktiver Wegsensor, ein

- 43 -

Piezoelement oder dergleichen sein. Die Fremdmittel können pneumatische oder hydrostatische, von einem entsprechenden komprimierten Druckmittel bewegte Beaufschlagungsmittel wie Kolben oder durch den Wegaufnehmer entsprechend gesteuerte elektrische Aktoren sein.

- 5 Bei einer Axialverlagerung der entsprechenden Stelleinrichtung 236a, 236b wird durch die axiale Ausbildung der Eingriffsbereiche 254a, 254b des Geberzylinders 250a, 250b und der Eingriffsbereichen 255a, 255b der Stelleinrichtung 236a, 236b ein Eingriff der Stelleinrichtung 236a, 236b auf die Geberzylinder 250a, 250b bewirkt, bevor die entsprechenden Schaltelemente 242a, 242b in Wirkeingriff mit Eingriffsbereichen 246 der Schaltelemente 242a, 242b treten. Auf diese Weise wird durch den Geberzylinder 250a, 250b die entsprechende Kupplung betätigt, bevor die Schaltung eines Ganges erfolgt. Es versteht sich, dass bei einem Aktiv-Interlock-Mechanismus die entsprechenden Gänge nach beginnender Betätigung der Kupplung ausgelegt und die neu einzulegenden Gänge eingelegt werden.
- 10
- 15 Eine besondere Ausgestaltung einer Betätigungseinrichtung 200 für ein Doppelkupplungsgetriebe kann in der Weise erfolgen, dass ein einziger Motor beide Getriebeeingangswellen 210a, 210b antreibt, wobei die Antriebswellen jeweils gegenläufig angetrieben werden. Auf diese Weise kann im Wechsel jeweils eine Kupplung geöffnet und die andere geschlossen werden und entsprechende Gänge gewechselt werden. Für dieses Ausgestaltungsbeispiel ist daher nur ein Elektromotor zum Schalten und Wählen von Gängen in einem Doppelkupplungsgetriebe sowie zum Betätigen der beiden Kupplungen notwendig.
- 20

Bezugszeichenliste

	1	Betätigungsvorrichtung
5	10	Antriebswelle bzw. Ausgangswelle
	12	Motor/Elektromotor
	14	erste Drehrichtung von 10
	16	zweite Drehrichtung von 10
	18	Mutter-Gewindespindel-Anordnung
10	20	Gewindespindel
	22	Mutter
	24	Lagermittel
	26	Längsachse von 10, 20, 22
	28	Stelleinrichtung
15	30	Steuerelement/Platte
	32	Doppelpfeil
	34	Anschlag
	36	Stellelement
	38	Inkrementaler Wegaufnehmer
20	40	Gewinde von 20
	42	Schaltelement
	44	Schaltelement
	46	Eingriffsbereich von 42
	48	Schwenkachse
25	50	erster Eingriffsbereich
	52	erster Eingriffsbereich
	54	zweiter Eingriffsbereich
	55	Eingriffsbereich
	56	Zusatzstelleinrichtung
30	58	Kragen von 56
	60	elektronisches Steuergerät
	62	gestrichelte Linie
	80	Platte bzw. von 56
	82	Schaltelement
35	84	Schaltelement
	86	Spiel bzw. Abstand
	88	Interlockpunkt bzw. Vorsprung
	90	Interlockpunkt bzw. Vorsprung
	92	Interlockpunkt bzw. Vorsprung
40	94	Profilierung
	96	Profilierung
	98	Rastelement
	100	Profilierungserhöhung
	102	Verdrehsicherung bzw. Freilauf
45	120	Gewinde von 22
	122	Lager von 20

- 45 -

	124	Führungseinrichtung
	126	erste Schulter
	128	zweite Schulter
	130	Gehäuse
5	132	Buchse
	134	Pfeil bzw. Moment
	150	erstes Teil von 36
	152	zweites Teil von 36
	154	Öffnung in 30
10	170	Schritt
	172	Schritt
	200	Betätigungseinrichtung
	200 a	Unterbaugruppe
	200 b	Unterbaugruppe
15	200 c	Trennlinie
	210 a	Antriebswelle
	210 b	Antriebswelle
	212 a	Elektromotor
	212 b	Elektromotor
20	236 a	Stellelement
	236 b	Stellelement
	242 a	Schaltelement
	242 b	Schaltelement
	246 a	Eingriffsbereich
25	246 b	Eingriffsbereich
	250 a	Geberzylinder
	250 b	Geberzylinder
	251 a	Druckleitung
	251 b	Druckleitung
30	254 a	Eingriffsbereich
	254 b	Eingriffsbereich
	255 a	Eingriffsbereich
	255 b	Eingriffsbereich

Patentansprüche

1. Betätigungseinrichtung (1) zum Beaufschlagen zumindest zweier, voneinander beabstandeter Schaltelemente (42, 44) mit jeweils zumindest einem ersten Eingriffsbereich (50, 52) zur Betätigung dieser mit folgenden Merkmalen:
- eine Antriebswelle (10) ist von einem Motor (12) in beide Drehrichtungen antreibbar;
 - die Antriebswelle (10) weist ein erstes Gewindeprofil (20) auf;
 - auf dem ersten Gewindeprofil (20) der Antriebswelle (10) ist eine Stelleinrichtung (28) mittels eines zweiten, zu dem ersten Gewindeprofil (20) komplementären Gewindeprofils (22) verdrehbar aufgenommen;
 - ein mit der Stelleinrichtung (28) drehfest verbundenes Steuerelement (30) bewirkt bei einer Verdrehung der Antriebswelle (10) in eine erste Drehrichtung ein Verdrehen der Stelleinrichtung (28) mit der Antriebswelle (10), wobei zumindest ein zweiter, auf der Stelleinrichtung (28) vorgesehener Eingriffsbereich (54) auf zumindest einen ersten Eingriffsbereich (50, 52) zumindest eines Schaltelements (42, 44) positioniert wird;
 - das Steuerelement (30) steuert bei einer Verdrehung der Antriebswelle (10) in eine zweite, der ersten Drehrichtung entgegen gesetzten, zweiten Drehrichtung eine Axialverlagerung der Stelleinrichtung (28) gegenüber der Antriebswelle (10) und damit eine Betätigung des zumindest einen Schaltelements (42, 44), auf dessen ersten Eingriffsbereich (50, 52) der zweite Eingriffsbereich (54) positioniert ist.
2. Betätigungseinrichtung (1) nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der axiale Weg zwischen der Stelleinrichtung (28) und der Antriebswelle (10) begrenzt ist, so dass bei einer Verdrehung der Antriebswelle 10 in die erste Drehrichtung die Stelleinrichtung (28) nach Erreichen des maximalen Weges in Drehrichtung mitgenommen wird.
3. Betätigungseinrichtung (1) nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass der axial Weg der Stelleinrichtung (28) gegenüber der Antriebswelle (10) durch einen

Anschlag (34) begrenzt wird.

4. Betätigungseinrichtung (1) nach einem der Ansprüche 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, dass am Steuerelement (30) bei Verdrehung der Antriebswelle (10) in die erste Drehrichtung eine Bremseinrichtung (174) wirksam ist, deren Bremskraft größer als eine der bei der Verdrehung zwischen Antriebswelle (10) und Stelleinrichtung (28) auftretenden Reibkraft ist.
5. Betätigungseinrichtung (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass bei Verdrehung der Antriebswelle (10) in die zweite Drehrichtung das Steuerelement (30) in der Verdrehung an einer zuvor eingestellten Position gehemmt wird.
6. Betätigungseinrichtung (1) nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Hemmung mittels einer Verdrehsicherung (102) erfolgt.
7. Betätigungseinrichtung (1) nach Anspruch 5 oder 6, dadurch gekennzeichnet, dass eine Hemmung für zumindest eine Positionierung zwischen einem ersten und einem zweiten Eingriffsbereichs vorgesehen ist.
8. Betätigungseinrichtung (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass zumindest zwei Schaltelelemente (42, 44) bei einer unterschiedlichen Relativbewegung zwischen Antriebswelle (10) und Schalteinrichtung (28) und damit hintereinander betätigt werden.
9. Betätigungseinrichtung (1) nach 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass zumindest ein Schaltelelement (42, 44) ein Einlegen eines Ganges eines automatisierten Getriebes bewirkt.
10. Betätigungseinrichtung (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass zumindest ein Schaltelelement (42, 44) eine Reibungskupplung im Antriebsstrang eines Kraftfahrzeugs betätigt.

11. Betätigungsvorrichtung mit einer drehbar gelagerten Antriebswelle (10), welche Antriebswelle (10) um ihre Längsachse (26) in beiden Drehrichtungen, nämlich in einer ersten Drehrichtung (14) sowie einer zweiten, der ersten (14) entgegengesetzten Drehrichtung (16), bewegt werden kann, und mit einer Mutter-Gewindespindel-Anordnung (18), die eine Gewindespindel (20) sowie eine mit ihrem Gewinde (120) in das Gewinde (40) der Gewindespindel (20) eingreifende Mutter (22) aufweist, wobei das Teil dieser Mutter-Gewindespindel-Anordnung (18), also die Gewindespindel (20) oder die Mutter (22), das im Kraftfluss der Antriebswelle (10) zugewandt bzw. näher gelegen ist, von der Antriebswelle (10) drehend angetrieben werden kann, und wobei das andere Teil der Mutter-Gewindespindel-Anordnung (18), also die Mutter (22) oder die Gewindespindel (20), mit einer Stelleinrichtung (28), insbesondere fest, gekoppelt ist, so dass die, insbesondere in Richtung der Längsachse (26) der Mutter (22) bzw. der Gewindespindel (20) gelegene, Axialstellung der Stelleinrichtung (28) verändert werden kann, wobei ein Anschlag (34) vorgesehen ist, der die Axialbeweglichkeit der Stelleinrichtung (28) in der einen Orientierung der Axialrichtung begrenzt und wobei dieser Anschlag (34) mittels eines Drehens der Antriebswelle (10) in einer ersten Drehrichtung (14) angefahren werden kann, und wobei dieser Anschlag (34) bewirkt, dass nach Erreichen des Anschlags (34) und bei fortgesetzter Drehbewegung der Antriebswelle (10) in der ersten Drehrichtung (14) die Stelleinrichtung (28) bei im Wesentlichen unveränderter Axialstellung im Wesentlichen rein rotatorisch oder schwenkend bewegt wird, und wobei die Stelleinrichtung (28) in Bezug auf die dieser Bewegung zugeordnete Drehachse bzw. Schwenkachse (26) rotationsasymmetrisch gestaltet ist und/oder ein in Bezug auf diese Dreh- bzw. Schwenkachse (26) rotationsasymmetrisch angeordnetes Stellelement (36) aufweist, dessen Stellung in Drehrichtung bei dieser rein rotatorischen bzw. rein schwenkenden Bewegung der Stelleinrichtung (28) verändert wird, und dass wenigstens eine, insbesondere einseitig wirkende, Verdreh Sperre bzw. wenigstens ein, insbesondere einseitig wirkender, Freilauf (102) vorgesehen ist, welche bzw. welcher in wenigstens zwei Dreh- bzw. Schwenkstellungen der Stelleinrichtung (28) diese (28) so halten kann, dass in diesen Haltestellungen, insbesondere einseitig wirkend, jeweils ein Drehen bzw. Schwenken der Stelleinrichtung (28) um die Dreh- bzw.

Schwenkachse (26) verhindert wird, wenn die Antriebswelle (10) in der zweiten Drehrichtung (16) angetrieben wird, so dass die Stelleinrichtung (28) dann jeweils axial bzw. translatorisch, und insbesondere in gleich bleibender Drehstellung, bewegt wird, wenn die Antriebswelle (10) in der zweiten Drehrichtung (16) angetrieben bzw. weiter angetrieben wird.

12. Betätigungsvorrichtung, insbesondere nach Anspruch 11, mit einer Antriebseinrichtung (12) und mit einer gegenüber dieser Antriebseinrichtung (12) relativbeweglich angeordneten Stelleinrichtung (28), die mittels der Antriebseinrichtung (12) bewegt werden kann, wobei die Stellung der Stelleinrichtung (28) in Dreh- bzw. Schwenkrichtung verändert werden kann und wobei die Stellung der Stelleinrichtung (28) in Axialrichtung bzw. in Richtung einer dieser Dreh- bzw. Schwenkrichtung zugeordneten Dreh- bzw. Schwenkachse verändert werden kann, dadurch gekennzeichnet, dass die Antriebseinrichtung (12) genau einen Elektromotor (12) mit einer von dem Elektromotor (12) drehend getriebenen Ausgangswelle (10) aufweist, und die Stelleinrichtung (28) mittels dieser Ausgangswelle (10) jeweils zur Erzeugung der Stellungsänderung der Stelleinrichtung (28) in Dreh- bzw. Schwenkrichtung sowie zur Erzeugung der Stellungsänderung der Stelleinrichtung (28) in Axialrichtung bzw. in Richtung der Dreh- bzw. Schwenkachse getrieben wird, und wobei die Stellung der Stelleinrichtung (28) in Dreh- bzw. Schwenkrichtung in wenigstens einer Stellung der Stelleinrichtung (28) im Wesentlichen unabhängig von einer Stellungsänderung in Axialrichtung bzw. in Richtung der Dreh- bzw. Schwenkachse mittels des Elektromotors (12) bzw. dessen Ausgangswelle (10) veränderbar ist, und die Stelleinrichtung (28) in unterschiedlichen Dreh- bzw. Schwenkstellungen mittels der Ausgangswelle (10) jeweils im Wesentlichen rein translatorisch in Axialrichtung bzw. in Richtung der Dreh- bzw. Schwenkachse bewegt werden kann und/oder wobei die Stellung der Stelleinrichtung (28) in Axialrichtung bzw. in Richtung der Dreh- bzw. Schwenkachse in wenigstens einer Stellung der Stelleinrichtung (28) im Wesentlichen unabhängig von einer Stellungsänderung in Dreh- bzw. Schwenkrichtung veränderbar ist, und die Stelleinrichtung (28) in unterschiedlichen Axialstellungen mittels der Ausgangswelle (10) jeweils im Wesentlichen rein rotatorisch bzw. schwenkend

bewegt werden kann.

- 5 13. Betätigungsvorrichtung, nach einem der Ansprüche 11 oder 12, für ein Kraftfahrzeuggetriebe, welches Kraftfahrzeuggetriebe mehrere Gangstufen mit unterschiedlichen Übersetzungen aufweist, wobei mittels der Betätigungsvorrichtung (1) eine bzw. die in den Kraft- bzw. Momentenfluss des Kraftfahrzeuggetriebe geschaltete Gangstufe gewechselt werden kann, wobei diese Betätigungsvorrichtung (1) im Betrieb Stellbewegungen erzeugt, die diese Gangwechsel ermöglichen und wobei ferner diese Stellbewegungen so sind, dass
10 ausgehend von wenigstens einer geschalteten Gangstufe, alternativ, in wenigstens drei verschiedene andere Gangstufen direkt, also ohne dass zwischendurch eine jeweils weitere Gangstufe eingelegt bzw. durchlaufen werden muss, geschaltet werden kann, dadurch gekennzeichnet, dass die Betätigungsvorrichtung (1) genau einen Elektromotor (12) aufweist, der sämtliche
15 Stellbewegungen der Betätigungsvorrichtung (1) bewirkt.
- 20 14. Betätigungsvorrichtung nach einem der Ansprüche 11 bis 13, dadurch gekennzeichnet, dass das Teil (20) der Mutter-Gewindespindel-Anordnung (18), das im Kraftfluss der Antriebswelle (10) zugewandt bzw. näher gelegen ist, die Gewindespindel (20) ist und das andere Teil (22) der Mutter-Gewindespindel-Anordnung (18) die Mutter (22) ist.
- 25 15. Betätigungsvorrichtung nach einem der Ansprüche 11 bis 14, dadurch gekennzeichnet, dass die Betätigungsvorrichtung (1) genau einen Elektromotor (12) mit einer im Betrieb drehend angetriebenen Ausgangswelle (10) aufweist, wobei diese Ausgangswelle (10) die Antriebswelle (10) ist, und wobei der Elektromotor (12) wahlweise so angesteuert oder geschaltet werden kann, dass diese Ausgangswelle (10) in einer ersten Drehrichtung (14) belastet und angetrieben wird, oder in einer zweiten, der ersten entgegen gesetzten
30 Drehrichtung (16).
16. Betätigungsvorrichtung nach einem der Ansprüche 11 bis 15, dadurch gekennzeichnet, dass die Betätigungsvorrichtung (1) eine Kraftfahrzeuggetriebe-

Betätigungseinrichtung (1) oder ein Bestandteil einer Kraftfahrzeuggetriebe-Betätigungseinrichtung (1) ist, mittels welcher Gänge eines Kraftfahrzeuggetriebes gewechselt werden können.

- 5 17. Betätigungsvorrichtung nach einem der Ansprüche 11 bis 16, dadurch gekennzeichnet, dass die, insbesondere einseitig wirkende, Verdreh Sperre bzw. der, insbesondere einseitig wirkende, Freilauf (102) für mehrere in einem Kraftfahrzeuggetriebe einlegbaren Gänge, und insbesondere für jeden Gang, jeweils eine separate Sperrstellung aufweist, so dass die Stelleinrichtung (28) jeweils in einer vorbestimmten Drehstellung gehalten wird bzw. bei Erreichen dieser Drehstellung in dieser Drehstellung gehalten wird, wenn die Antriebswelle (10) in der zweiten Drehrichtung (16) angetrieben wird.
- 10
18. Betätigungsvorrichtung nach Anspruch 17, dadurch gekennzeichnet, dass die Stelleinrichtung (28) in diesen jeweiligen Halte- bzw. Sperrstellungen der Verdreh Sperre bzw. des Freilaufes (102) in Axialrichtung im Wesentlichen rein translatorisch bewegt wird, wenn die Antriebswelle (10) in der zweiten Drehrichtung (16) angetrieben wird bzw. weiter angetrieben wird, und ein Stellelement (36) der Stelleinrichtung (28) im Wesentlichen translatorisch bewegt wird und in ein Schaltelelement (42, 44, 82, 84), wie Schwenkhebel (42, 44) oder dergleichen, eingreift, und durch diesen Eingriff und gegebenenfalls wenigstens ein zwischengeschaltetes Element, wie Schaltschiene, eine Synchronisation im Kraftfahrzeuggetriebe und/oder ein Schalten in einen Gang des Kraftfahrzeuggetriebes bewirkt, wobei die durch die Verdreh Sperre bzw. den Freilauf (102) gehaltene Halte- bzw. Schwenkstellung diesem Gang zugeordnet ist.
- 15
- 20
- 25
- 30 19. Betätigungsvorrichtung nach einem der Ansprüche 11 bis 18, dadurch gekennzeichnet, dass nach dem, mittels des Drehens der Antriebswelle (10) in der ersten Drehrichtung (14) bewirkten Anfahren des Anschlags (34) durch ein weiteres Drehen oder Schwenken der Antriebswelle (10) in dieser ersten Drehrichtung (14) ein Gang des Kraftfahrzeuggetriebes gewählt werden kann.

20. Betätigungsvorrichtung nach Anspruch 19, dadurch gekennzeichnet, dass mittels eines sich an das Wählen anschließenden Drehens der Antriebswelle (10) in der zweiten Drehrichtung (16) der Antriebswelle (10) der gewählte Gang geschaltet werden kann.

5

21. Betätigungsvorrichtung nach einem der Ansprüche 11 bis 20, dadurch gekennzeichnet, dass der Anschlag (34) fest an der Gewindespindel (20) vorgesehen ist.

10 22. Betätigungsvorrichtung nach einem der Ansprüche 11 bis 21, dadurch gekennzeichnet, dass mehrere Schaltelemente (42, 44), wie schwenkbar gelagerte Schwenkhebel (42, 44), vorgesehen sind, die von der Stelleinrichtung (28) betätigt werden können.

15 23. Betätigungsvorrichtung nach Anspruch 22, dadurch gekennzeichnet, dass diese Schwenkhebel (42, 44) sowie die Schwenkachse (48) dieser Schwenkhebel (42, 44) so positioniert sind, dass bei einer auf die Schwenkhebel (42, 44) gerichteten translatorischen Bewegung der Stelleinrichtung (28) und bei mittels der, insbesondere einseitig wirkenden, Verdreh Sperre bzw. mittels des, insbesondere
20 einseitig wirkenden, Freilaufs (102) blockierter Verdrehbeweglichkeit der Stelleinrichtung (28) ein Stellelement (36) auf einen Eingriffsbereich (50, 52, 54) eines Schwenkhebels (42, 44) zu bewegt wird, und diesen bei Erreichen des Eingriffsbereichs (50, 52, 54) belastet, wobei jeder dieser Schwenkhebel (42, 44) -
bei jeweils entsprechender bzw. angepasster Drehstellung der
25 Stelleinrichtung (28) - von diesem oder einem Stellelement (36) der Stelleinrichtung (28) belastet werden kann, um insbesondere das Einlegen eines jeweils zugeordneten Gangs des Kraftfahrzeuggetriebes mittels dieser Belastung zu bewirken.

30 24. Betätigungsvorrichtung nach Anspruch 23, dadurch gekennzeichnet, dass wenigstens ein Schwenkhebel (42, 44) mittels der Stelleinrichtung (28) in beiden Schwenkrichtungen belastet bzw. betätigt werden kann.

25. Betätigungsvorrichtung nach einem der Ansprüche 11 bis 24, dadurch gekennzeichnet, dass die Stelleinrichtung (28) eine Platte (30) aufweist, an welcher ein Stellelement (36) angeordnet ist, das insbesondere als Bolzen gestaltet ist.
- 5
26. Betätigungsvorrichtung nach einem der Ansprüche 11 bis 25, dadurch gekennzeichnet, dass wenigstens ein elastisches Element, wie Feder (156), vorgesehen ist und dieses elastische Element (156) belastet wird, wenn mittels der Betätigungsvorrichtung (1) im Rahmen des Einlegens eines Gangs in einem Kraftfahrzeuggetriebe synchronisiert wird.
- 10
27. Betätigungsvorrichtung nach Anspruch 26, dadurch gekennzeichnet, dass das elastische Element eine Feder (156) ist und die Stelleinrichtung (28) eine Platte (30) aufweist sowie ein Stellelement (36), wie Bolzen oder Stift, wobei diese Feder (156) sich einerseits gegen das Stellelement (36) und andererseits gegen die Platte (30) abstützt.
- 15
28. Betätigungsvorrichtung nach einem der Ansprüche 11 bis 27, dadurch gekennzeichnet, dass den Schwenkhebeln (42, 44) jeweils eine Neutralstellung zugeordnet ist, und eine Zusatzstelleinrichtung (56) vorgesehen ist, welche vorbestimmte Schwenkhebel (42, 44) in diese Neutralstellung bewegt, wenn die Stelleinrichtung (28) auf die Schwenkhebel (42, 44) zu bewegt wird, und zwar bevor die Stelleinrichtung (28) in einen dieser Schwenkhebel (42, 44) zum Einlegen eines Ganges in einem Kraftfahrzeuggetriebe und/oder zum Auslösen einer Synchronisation in dem Kraftfahrzeuggetriebe betätigend eingreift.
- 20
29. Betätigungsvorrichtung nach Anspruch 28, dadurch gekennzeichnet, dass die Zusatzstelleinrichtung (56) fest mit der Stelleinrichtung (28) verbunden ist.
- 25
30. Betätigungsvorrichtung nach einem der Ansprüche 28 und 29, dadurch gekennzeichnet, dass die Schwenkhebel (42, 44) jeweils wenigstens zwei in Richtung der Stelleinrichtung (28) bzw. der Zusatzstelleinrichtung (56) gerichtete Vorsprünge (50, 52, 54) aufweisen, und die Schwenkachsen (48) der
- 30

Schwenkhebel (42, 44) so angeordnet sind, dass einer dieser jeweiligen Vorsprünge (50, 52, 54) außerhalb der Neutralstellung des betreffenden Schwenkhebels (42, 44) in Richtung der Stelleinrichtung (28) bzw. der Zusatzstelleinrichtung (56) ausgelenkt ist und der andere in der von dieser Stelleinrichtung (28) bzw. Zusatzstelleinrichtung (56) weggerichteten Richtung, und dass die Zusatzstelleinrichtung (56) beim Bewegen des betreffenden Schwenkhebels (42, 44) in die Neutralstellung zunächst den in Richtung der Stelleinrichtung (28) bzw. der Zusatzstelleinrichtung (56) ausgelenkten Vorsprung (50, 52, 54) belastet, wobei die Zusatzstelleinrichtung (56) zwischen die Vorsprünge (50, 52, 54) des gleichen Schwenkhebels (42, 44) eingreifen kann und bei oder kurz vor Erreichen der Neutralstellung des betreffenden Schwenkhebels (42, 44) eingreift.

31. Betätigungsvorrichtung nach einem der Ansprüche 28 bis 30, dadurch gekennzeichnet, dass die Zusatzstelleinrichtung (56) einen Kragen (58) aufweist und/oder eine Platte (80) aufweist oder ist.

32. Betätigungsvorrichtung nach einem der Ansprüche 28 bis 31, dadurch gekennzeichnet, dass die Zusatzstelleinrichtung (56) wenigstens eine Ausnehmung aufweist, die ermöglicht, dass der zu betätigende Schwenkhebel (42, 44) in diesen ausgenommenen Bereich geschwenkt wird oder in seiner Schwenkbewegung durch die Zusatzstelleinrichtung (56) nicht blockiert wird.

33. Betätigungsvorrichtung nach einem der Ansprüche 11 bis 32, dadurch gekennzeichnet, dass wenigstens eine Wegerfassungseinrichtung (38) vorgesehen ist, und zwar insbesondere eine Wegerfassungseinrichtung (38) mit einem inkrementalen Wegaufnehmer.

34. Betätigungsvorrichtung Anspruch 33, dadurch gekennzeichnet, dass wenigstens eine Wegerfassungseinrichtung (38) vorgesehen ist, welche die Drehstellung der Stelleinrichtung (28) ermittelt, wobei die Stelleinrichtung (28) in wenigstens einer durch den Anschlag (34) blockierten Stellung auch in der Gegenrichtung an einer

Beweglichkeit blockiert ist, so dass diese Stellung zum Abgleich des Wegzählers (38) verwendet werden kann.

- 5 35. Betätigungsvorrichtung nach einem der Ansprüche 11 bis 34, dadurch gekennzeichnet, dass sich die Stelleinrichtung (28) relativbeweglich an einem Gehäuse (130) abstützt, und zwar insbesondere mittels ineinander greifender Schultern, von denen eine an der Stelleinrichtung (28) eine am Gehäuse (130) angeordnet ist, und zwischen welchen gegebenenfalls eine Lagerbuchse (132), wie Gleitlagerbuchse (132), positioniert ist.
- 10 36. Betätigungsvorrichtung nach einem der Ansprüche 11 bis 36, dadurch gekennzeichnet, dass mittels eines Verdrehens der Antriebs- bzw. Ausgangswelle (10) in der ersten Drehrichtung (14) Gänge im Kraftfahrzeuggetriebe gewählt werden können, wobei die Stelleinrichtung (28) bei
- 15 diesem Wählen im Wesentlichen rein rotatorisch bewegt wird, und dass mittels eines Verdrehens der Antriebs- bzw. Ausgangswelle (10) in der zweiten, der ersten (14) entgegen gesetzten Drehrichtung (16) der jeweils gewählte Gang geschaltet werden kann bzw. geschaltet wird.
- 20 37. Betätigungsvorrichtung nach einem der Ansprüche 11 bis 36, dadurch gekennzeichnet, dass ein elektronisches Steuergerät (60) vorgesehen ist und dieses elektronische Steuergerät (60) den Elektromotor (12) ansteuert.
- 25 38. Kraftfahrzeuggetriebe mit einer Betätigungsvorrichtung (1) gemäß einem der vorangehenden Ansprüche.
39. Kraftfahrzeuggetriebe nach Anspruch 38, dadurch gekennzeichnet, dass dieses Kraftfahrzeuggetriebe automatisiert gesteuert wird.
- 30 40. Antriebsstrang in einem Kraftfahrzeug mit einer Brennkraftmaschine und einem automatisiert betätigten Schaltgetriebe mit einer Mehrzahl von Gängen und zumindest einer zwischen der Brennkraftmaschine und dem Getriebe wirksamen Reibungskupplung, dadurch gekennzeichnet, dass mittels der

Betätigungseinrichtung sowohl die Reibungskupplung betätigt als auch die Gänge geschaltet werden.

- 5 41. Antriebsstrang nach Anspruch 40, dadurch gekennzeichnet, dass das Schaltgetriebe ein Doppelkupplungsgetriebe mit zwei Reibungskupplungen und zwei Getriebeästen mit jeweils mehreren Gängen ist, wobei jeweils eine Betätigungseinrichtung eine Reibungskupplung betätigt und die zu deren Getriebeast gehörigen Gänge schaltet.
- 10 42. Verwendung einer Betätigungsvorrichtung (1) gemäß einem der Ansprüche 1 bis 37 zur Steuerung von Gangwechselvorgängen in diesem Kraftfahrzeuggetriebe, und zwar insbesondere als Schalt- bzw. Betätigungseinrichtung (1) eines Kraftfahrzeuggetriebes bzw. einer Reibungskupplung.
- 15 43. Verfahren zur automatisierten Steuerung von Gangwechselvorgängen in einem Kraftfahrzeuggetriebe mittels genau eines Elektromotors (12), der eine Ausgangswelle (10) aufweist, mit den Schritten: Antreiben der Ausgangswelle (10) des Elektromotors (12) in einer ersten Drehrichtung (14), um zumindest ein Schaltelement (42, 44) für einen in dem Kraftfahrzeuggetriebe einzulegenden Gang zu wählen; und Antreiben der Ausgangswelle (10) des Elektromotors (12) in einer zweiten, der ersten (14) entgegen gesetzten Drehrichtung (16), um mittels des Antreibens der Ausgangswelle (10) das in der ersten Drehrichtung (14) gewählte Schaltelement (42, 44) zu betätigen und damit den entsprechenden Gang des Kraftfahrzeuggetriebes zu schalten bzw. diesen Gang einzulegen.
- 20 25 44. Verfahren nach Anspruch 43, dadurch gekennzeichnet, dass mittels des Antreibens der Antriebswelle (10) in der ersten Drehrichtung (14) eine Stelleinrichtung (28) in eine Stellung gefahren wird, in welcher ein einzulegender Gang gewählt werden kann.
- 30 45. Verfahren nach einem der Ansprüche 43 oder 44, dadurch gekennzeichnet, dass durch das Antreiben des Elektromotors (12) bzw. der Ausgangswelle (10) in der zweiten Drehrichtung (16) eine Stelleinrichtung (28), wie Platte (30), entlang einer

5 Gewindespindel (20) in einer zweiten Orientierung der Axialrichtung angesteuert und bewegt wird und dann ein Schaltelement (42, 44), wie Schwenkhebel (42, 44), belastet, so dass dieses Schaltelement (42, 44) so bewegt wird, dass ein vorbestimmter Gang in dem Kraftfahrzeuggetriebe eingelegt wird, und dass mittels
10 des Antreibens des Elektromotors (12) bzw. der Ausgangswelle (10) in der ersten, der zweiten (16) entgegen gesetzten, Drehrichtung (14) die Stelleinrichtung (28) entlang der Gewindespindel (20) in einer ersten, der zweiten entgegen gesetzten, Orientierung der Axialrichtung angesteuert und bewegt wird bis diese Stelleinrichtung (28) bzw. eine damit verbundene Spindelmutter (22) einen
15 Anschlag (34) erreicht, der gegebenenfalls an der Gewindespindel (20) angeordnet ist, und durch ein fortgesetztes Antreiben des Elektromotors (12) bzw. der Ausgangswelle (10) in der ersten Drehrichtung (14) nach Erreichen des Anschlags (34) bewirkt wird, dass die Stelleinrichtung (28) im Wesentlichen rein rotatorisch bzw. schwenkend bewegt wird und ein Gang bzw. ein neuer Gang gewählt wird.

46. Verfahren nach Anspruch 45, dadurch gekennzeichnet, dass der Elektromotor (12) bzw. die Ausgangswelle (10) nach dem Wählen des Ganges bzw. des neuen Ganges in der zweiten Drehrichtung (16) angetrieben wird, so
20 dass die Stelleinrichtung (28) entlang der Gewindespindel (20) in der zweiten Orientierung der Axialrichtung bewegt wird und dass Einlegen bzw. Schalten des gewählten Ganges in dem Kraftfahrzeuggetriebe bewirkt wird.

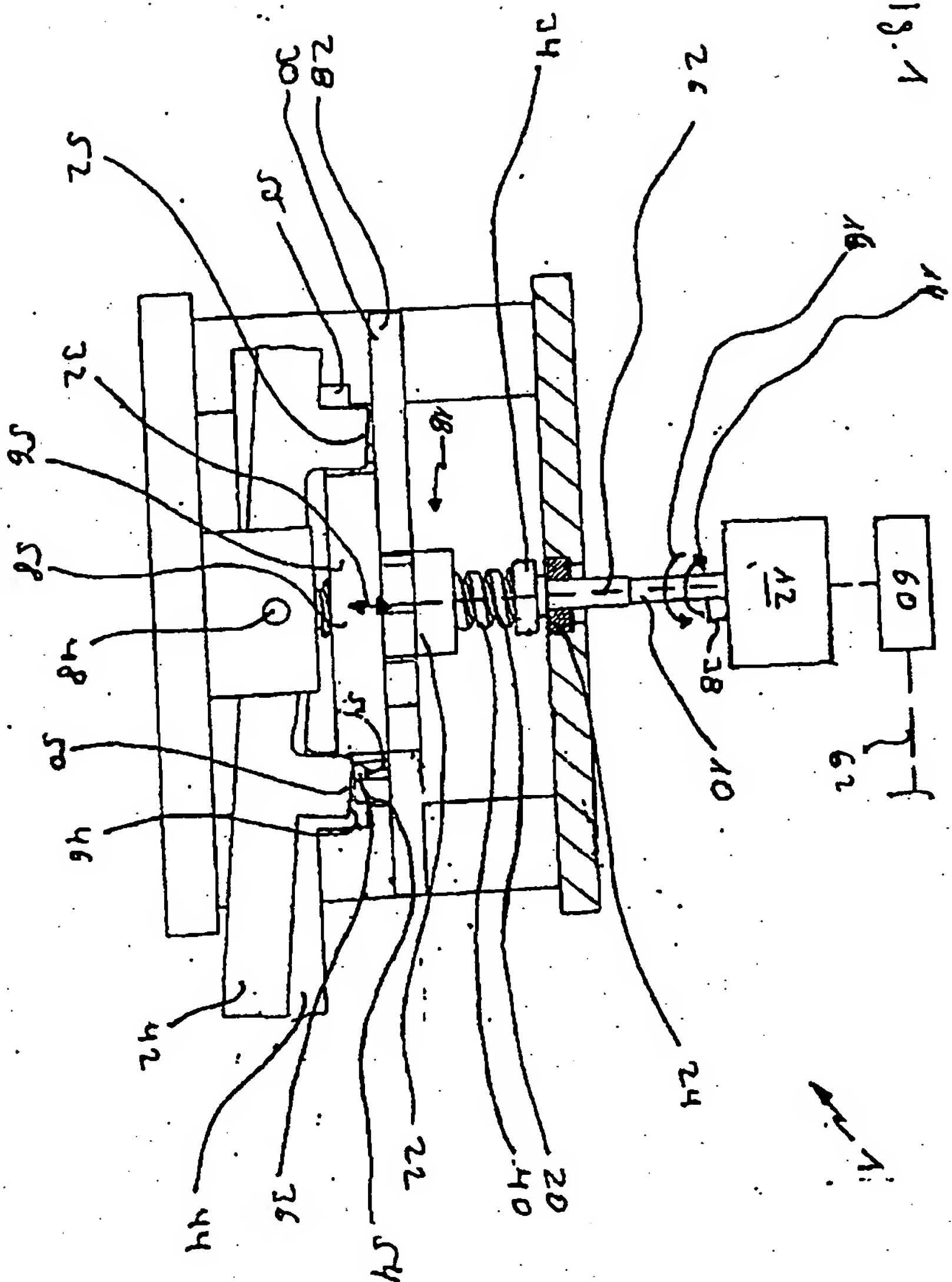
47. Verfahren nach einem der Ansprüche 45 oder 46, dadurch gekennzeichnet, dass
25 während des Antreibens des Elektromotors (12) bzw. der Ausgangswelle (10) in der zweiten Drehrichtung (16) eine, insbesondere einseitig wirkende, Verdreh Sperre oder ein, insbesondere einseitig wirkender, Freilauf (102), insbesondere automatisch, in eine Haltestellung bewegt wird, welche die Stelleinrichtung (28) während der Bewegung in der ersten und/oder zweiten
30 translatorischen Richtung in der Verdrehbarkeit zumindest beschränkt, und zwar zumindest in einer Orientierung der Drehrichtung, und zwar insbesondere beim Schalten bzw. Einlegen eines gewählten Ganges.

- 5 48. Verfahren nach einem der Ansprüche 45 bis 47, dadurch gekennzeichnet, dass das Schaltelement, wie Schwenkhebel (42, 44), einen vorbestimmten Bereich aufweist, bei deren Belastung das Schalten in einen vorbestimmten Gang ausgelöst wird und dass die Stelleinrichtung (28) mittels des Wählens bzw. mittels des Antreiben des Elektromotors (12) bzw. der Ausgangswelle (10) in der ersten Drehrichtung (14) in einer Drehstellung positioniert wird, die so ist, dass mittels eines sich anschließenden Antreibens des Elektromotors (12) bzw. der Ausgangswelle (10) in der zweiten Drehrichtung (14) die Stelleinrichtung (28) so bewegt wird, dass sie in einen solchen, dem gewählten Gang zugeordneten, Bereich eingreift und das Schalten in diesen Gang bewirkt.
- 10
- 15 49. Verfahren nach einem der Ansprüche 43 bis 48, dadurch gekennzeichnet, dass die Stellung eines bewegten Elements in Wählrichtung und/oder in Schaltrichtung ermittelt wird.
- 20 50. Verfahren nach Anspruch 49, dadurch gekennzeichnet, dass die Stellung mittels eines inkrementalen Weggebers (38) ermittelt wird und dass wenigstens eine Referenzstellung vorgesehen ist, die zum Abgleich des inkrementalen Weggebers (38) verwendet wird.
- 25 51. Verfahren zur automatisierten Steuerung einer Reibungskupplung und eines Getriebes in einem Antriebsstrang eines Kraftfahrzeugs mittels genau eines Elektromotors (12), der eine Ausgangswelle (10) aufweist, mit den Schritten: Antreiben der Ausgangswelle (10) des Elektromotors (12) in einer ersten Drehrichtung (14), um zumindest ein Schaltelement (42, 44) für die Betätigung der Kupplung und einen in dem Getriebe einzulegenden Gang und zu wählen; und Antreiben der Ausgangswelle (10) des Elektromotors (12) in einer zweiten, der ersten (14) entgegen gesetzten Drehrichtung (16), um mittels des Antreibens der Ausgangswelle (10) die in der ersten Drehrichtung (14) gewählten Schaltelemente (42, 44) und damit die Reibungskupplung zu betätigen und den entsprechenden Gang des Getriebes zu schalten bzw. diesen Gang einzulegen.
- 30

Zusammenfassung

Die Erfindung betrifft eine Betätigungsvorrichtung, die beispielsweise als
5 Betätigungseinrichtung für ein Kraftfahrzeuggetriebe eingesetzt werden kann, wobei
mittels dieser Betätigungseinrichtung die Wählfunktion und die Schaltfunktion beim
Gangwechsel gewährleistet wird, und wobei dies mit genau einem Elektromotor
bewirkt werden kann, und wobei ausgehend von einem Ausgangsgang wenigstens
10 drei unterschiedliche Zielgänge alternativ eingelegt werden können, ohne dass
zwischendurch in einen Zwischengang geschaltet werden muss.

Fig. 1



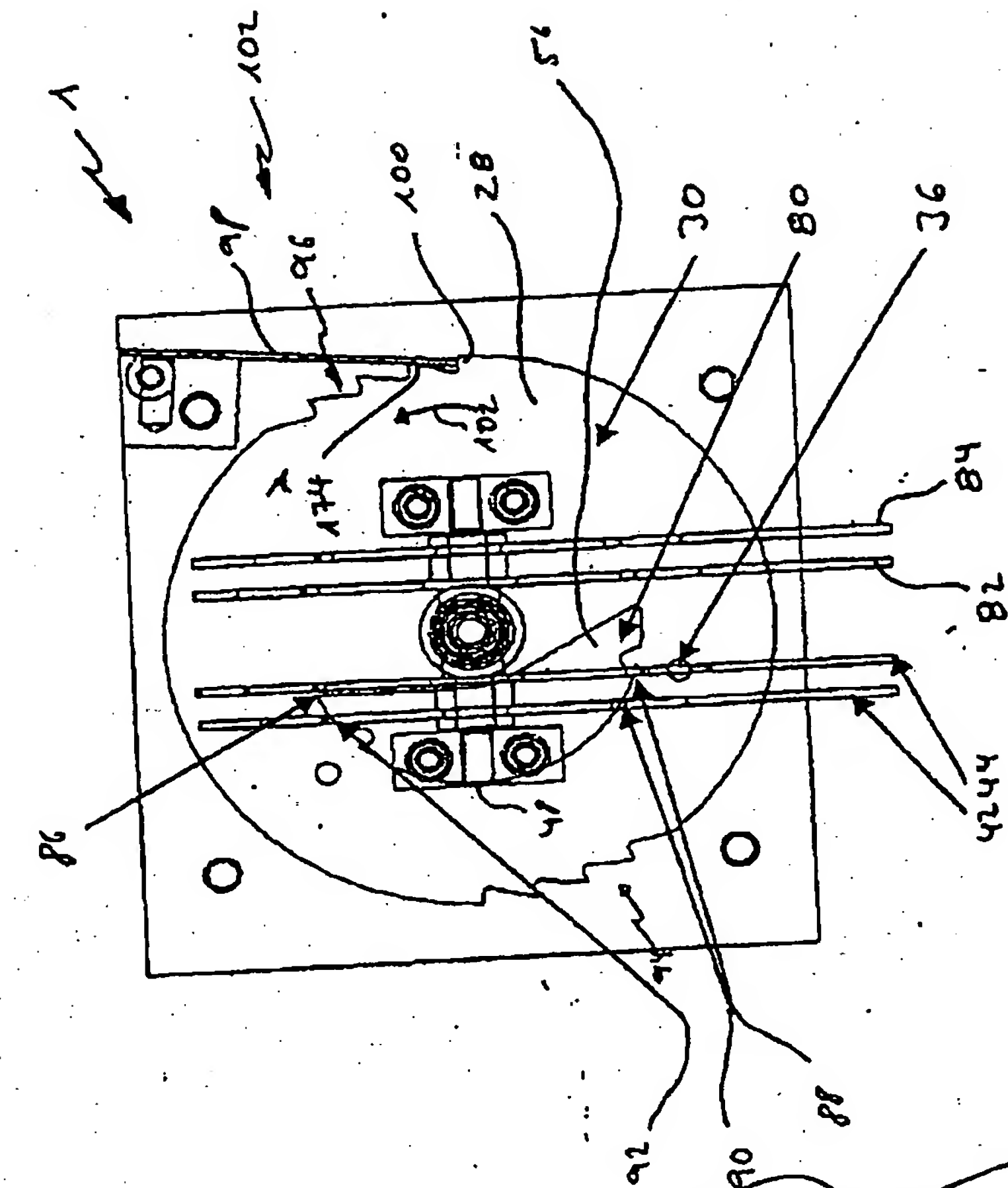


Fig. 2

Sever in typical

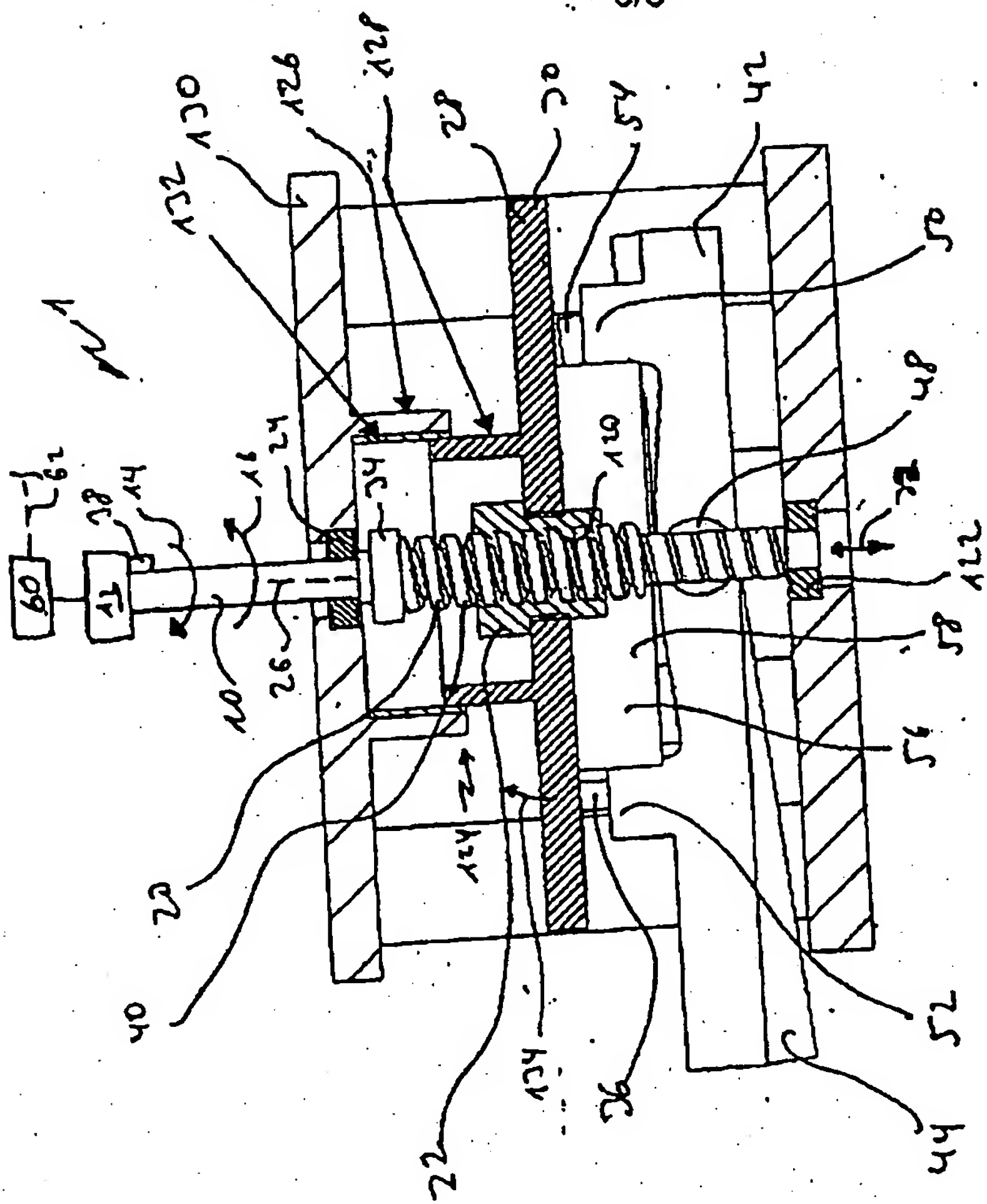


Fig. 3

Fig 4b

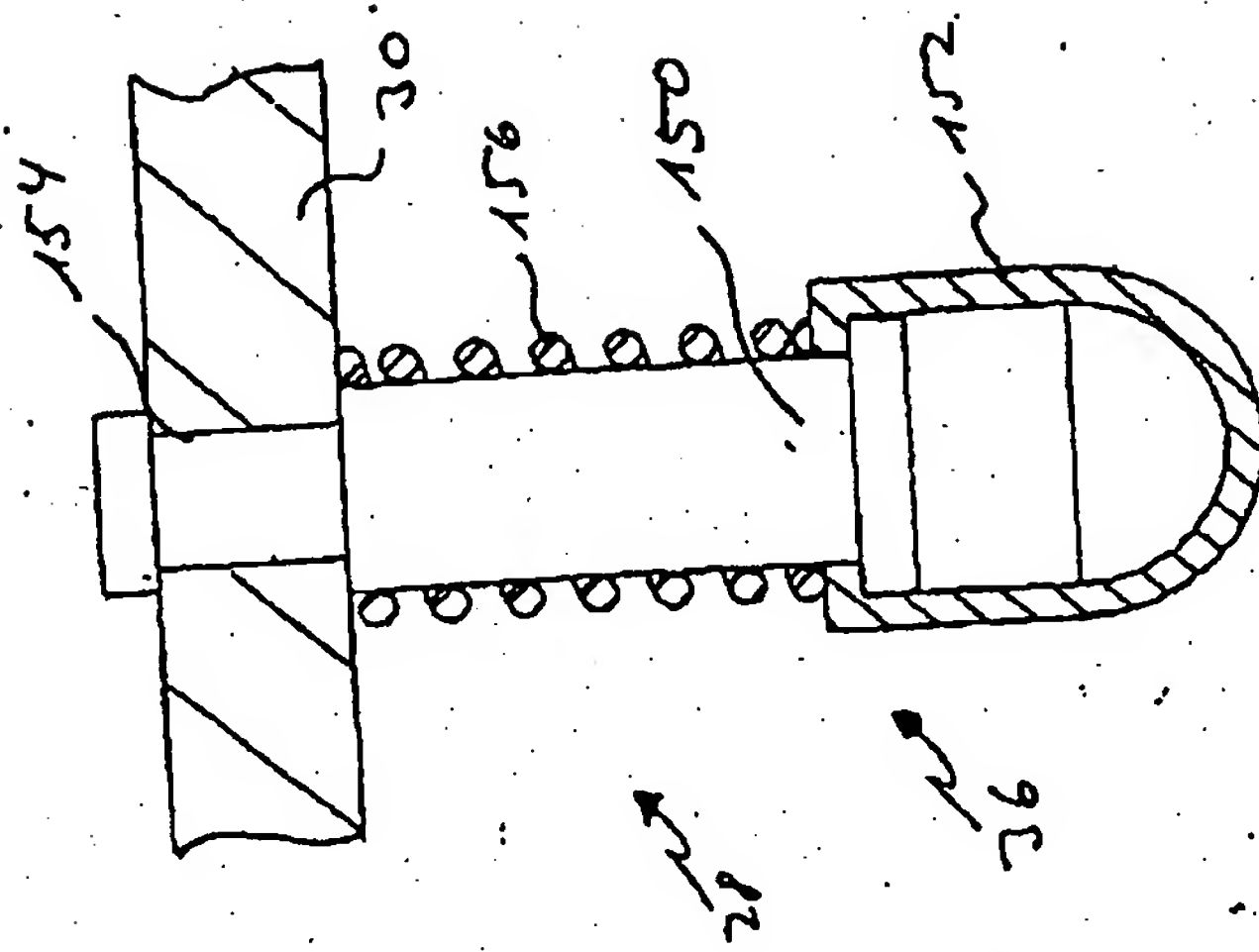


Fig 4a

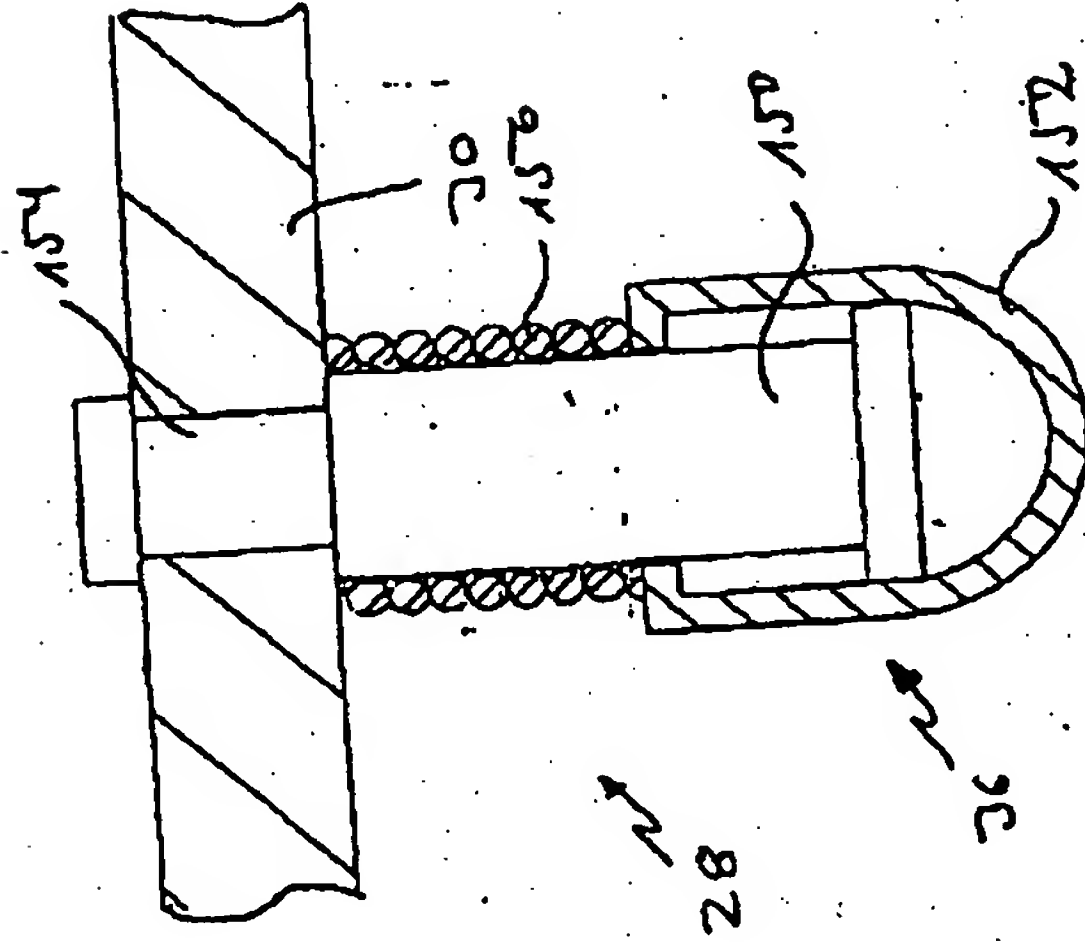


FIG 5b

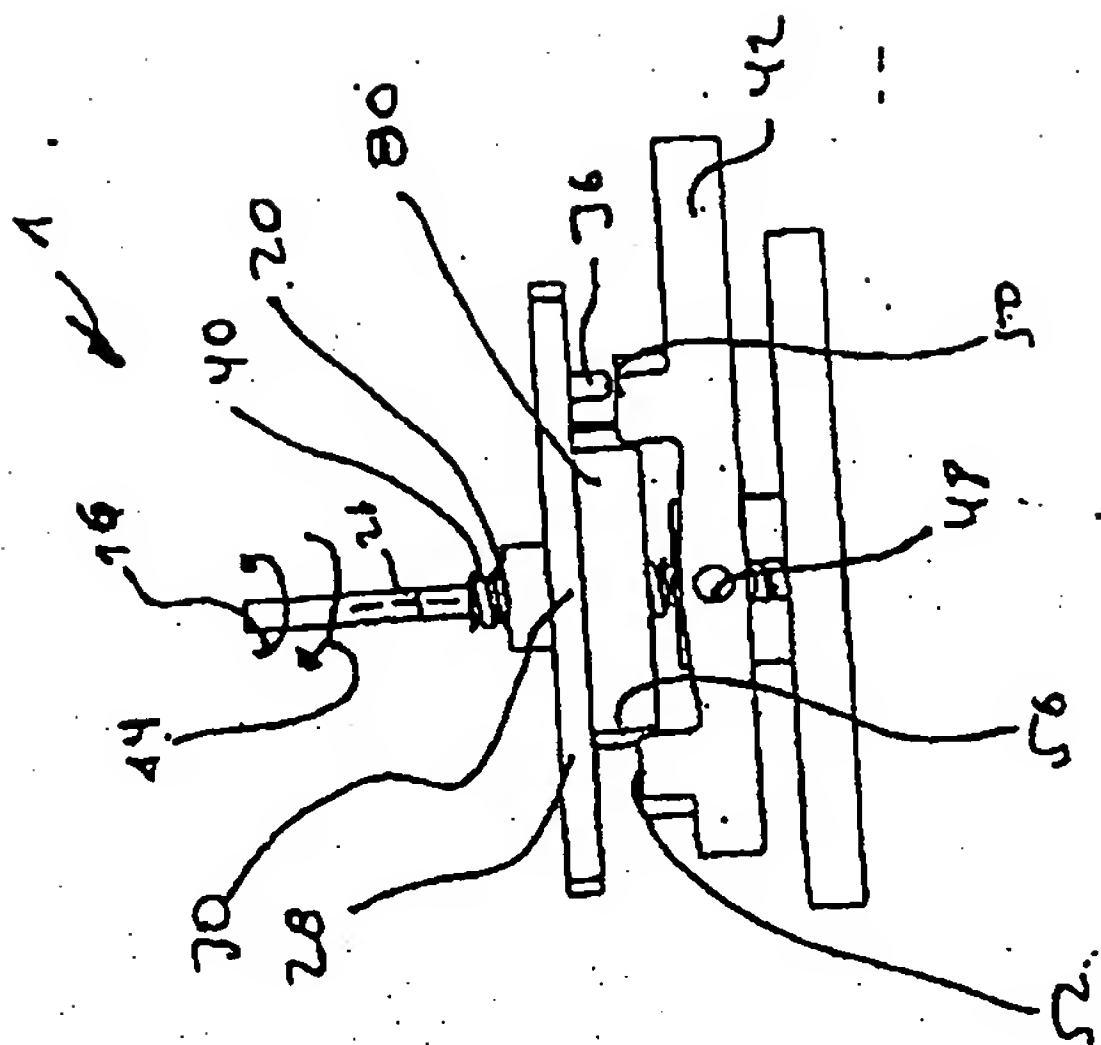


FIG 5a

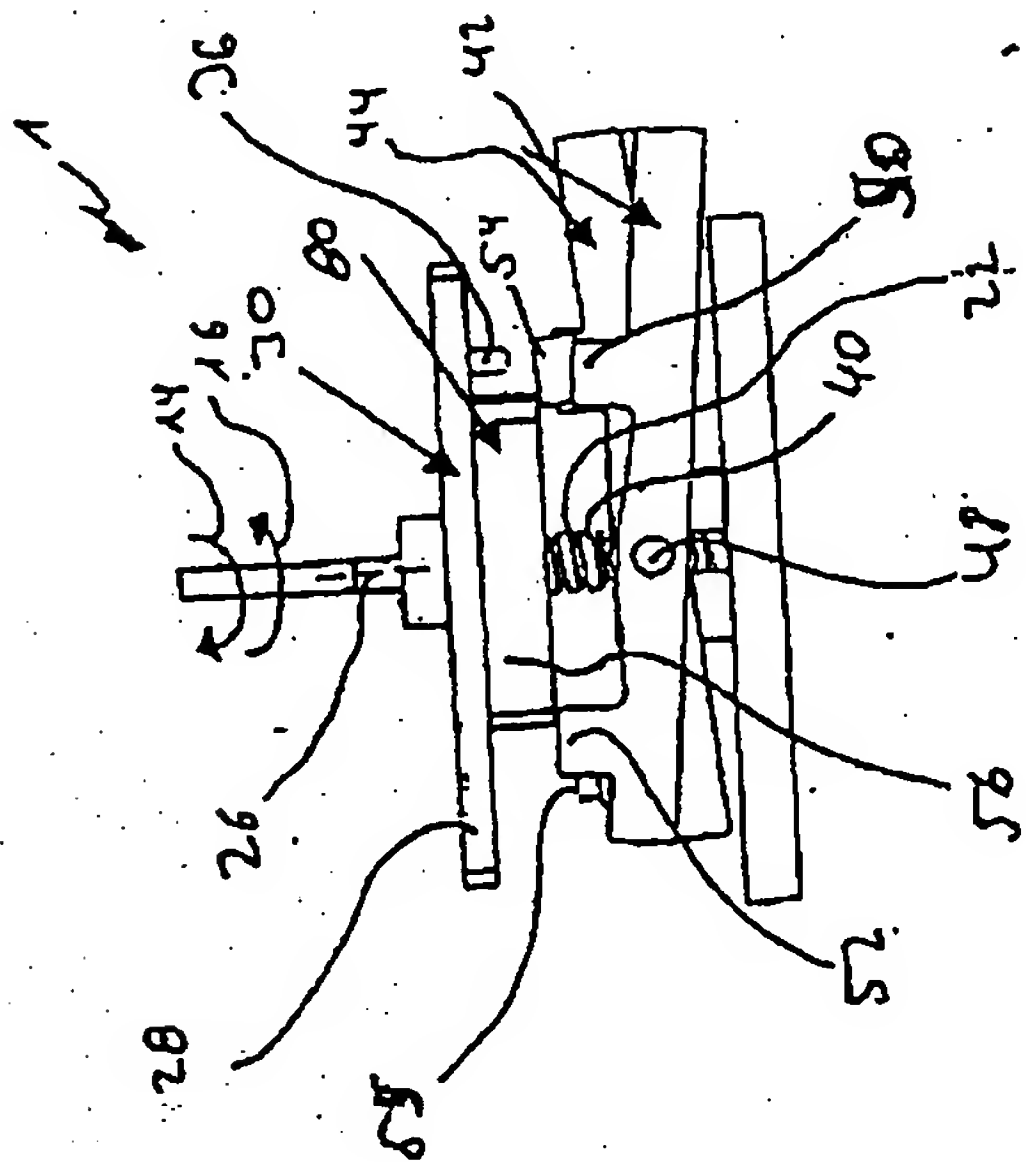


FIG 5c

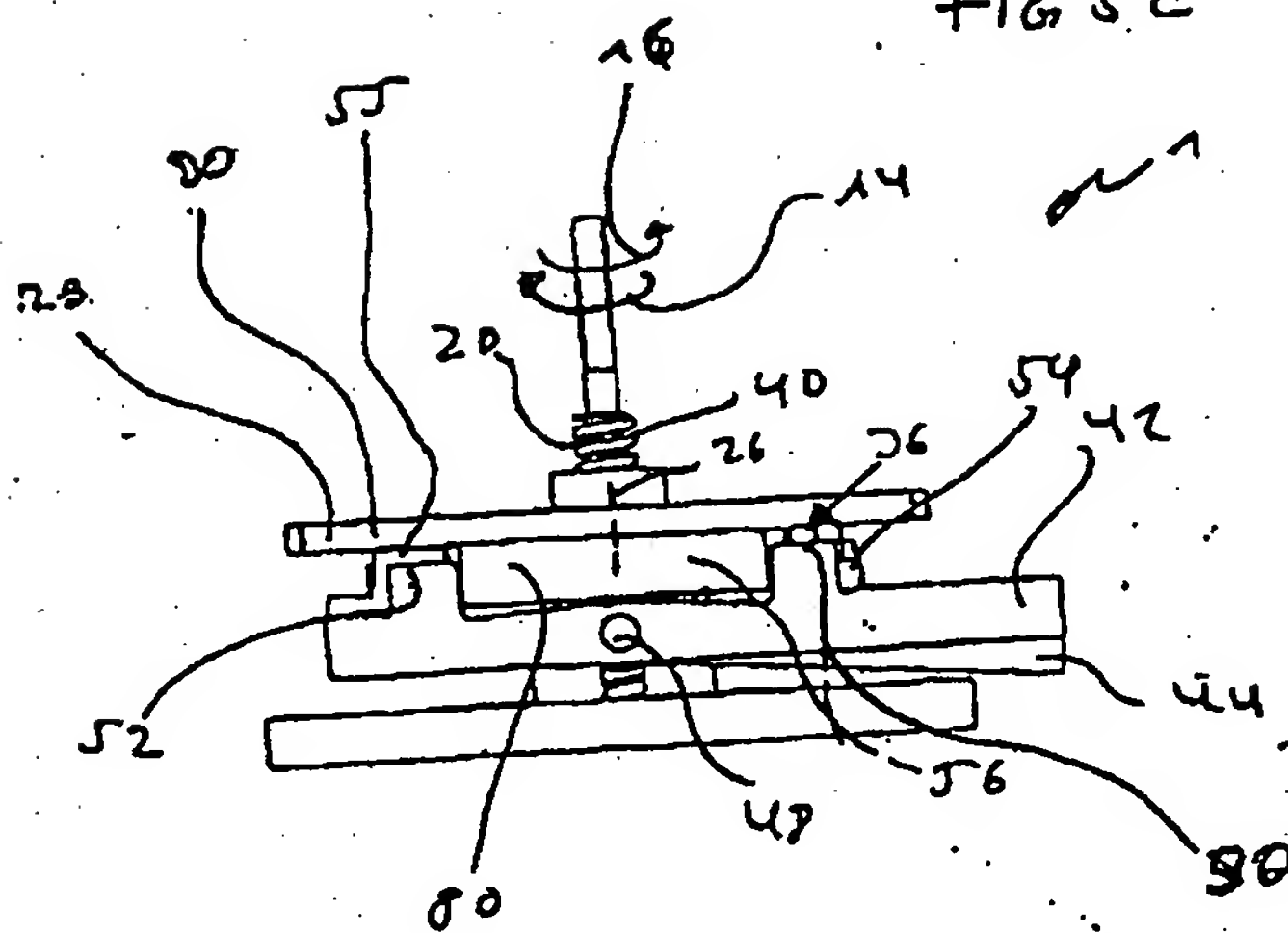


FIG 7

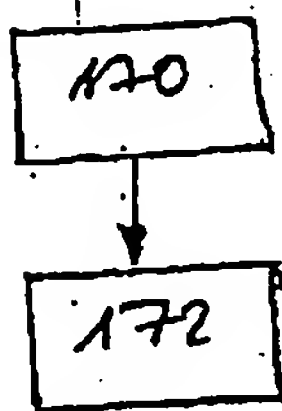


Fig 6b

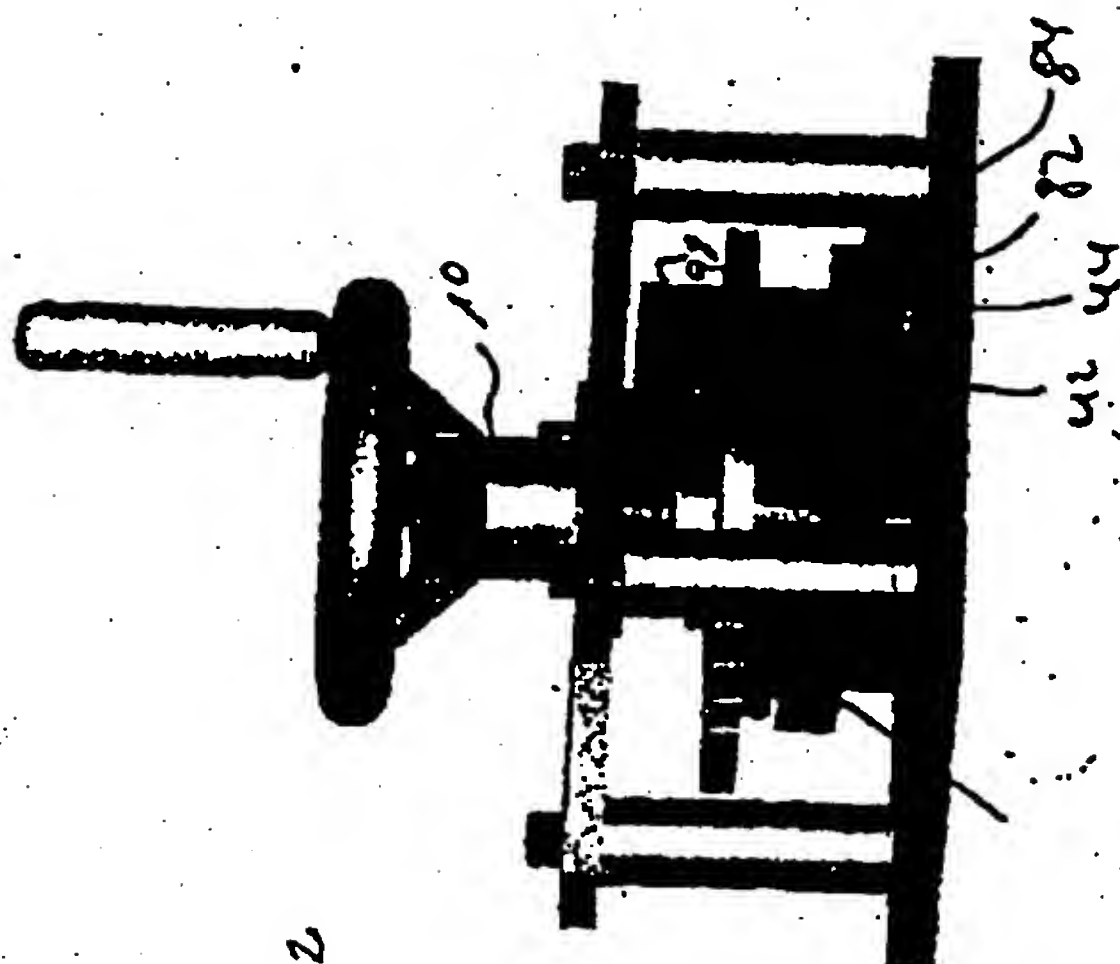
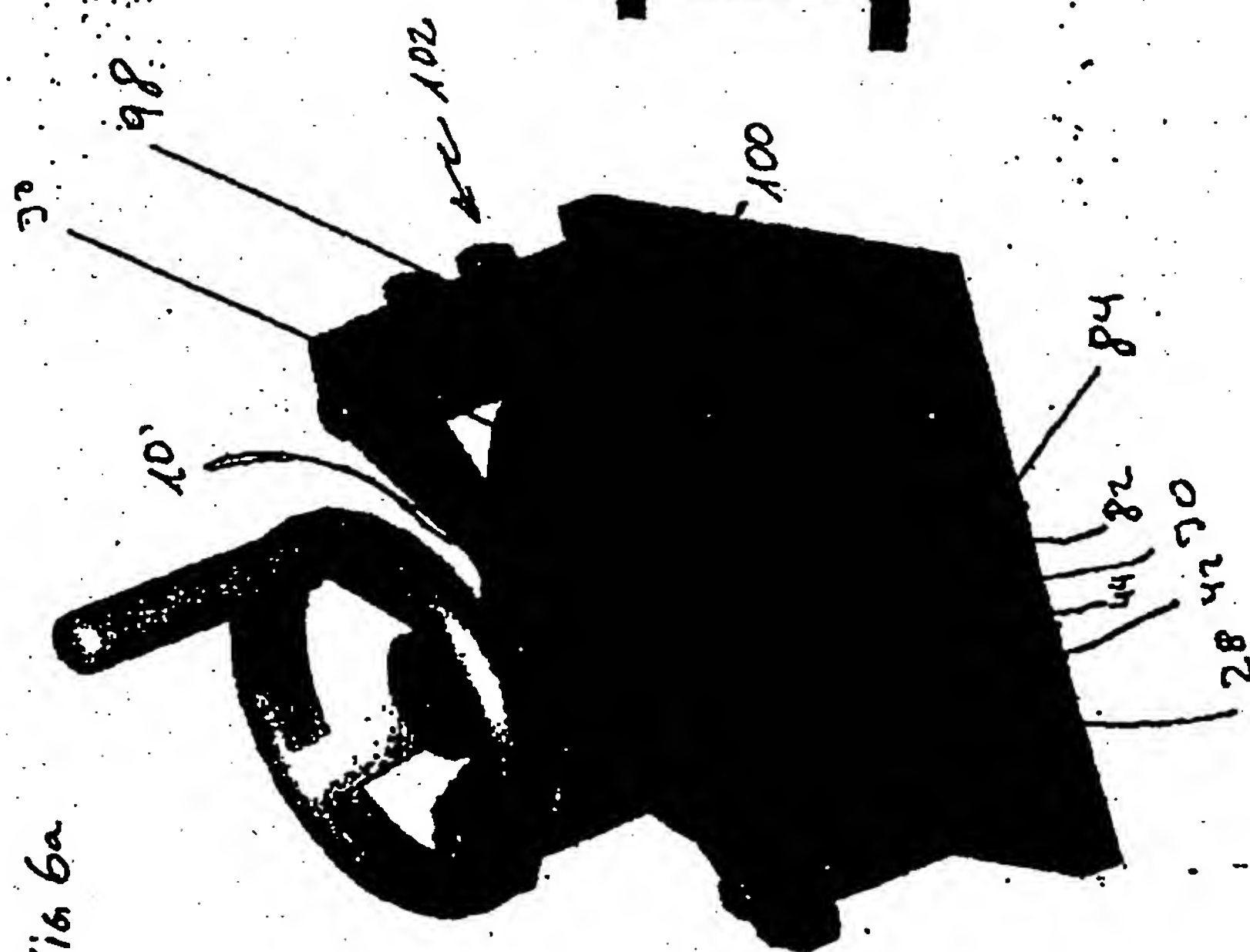


Fig 6a



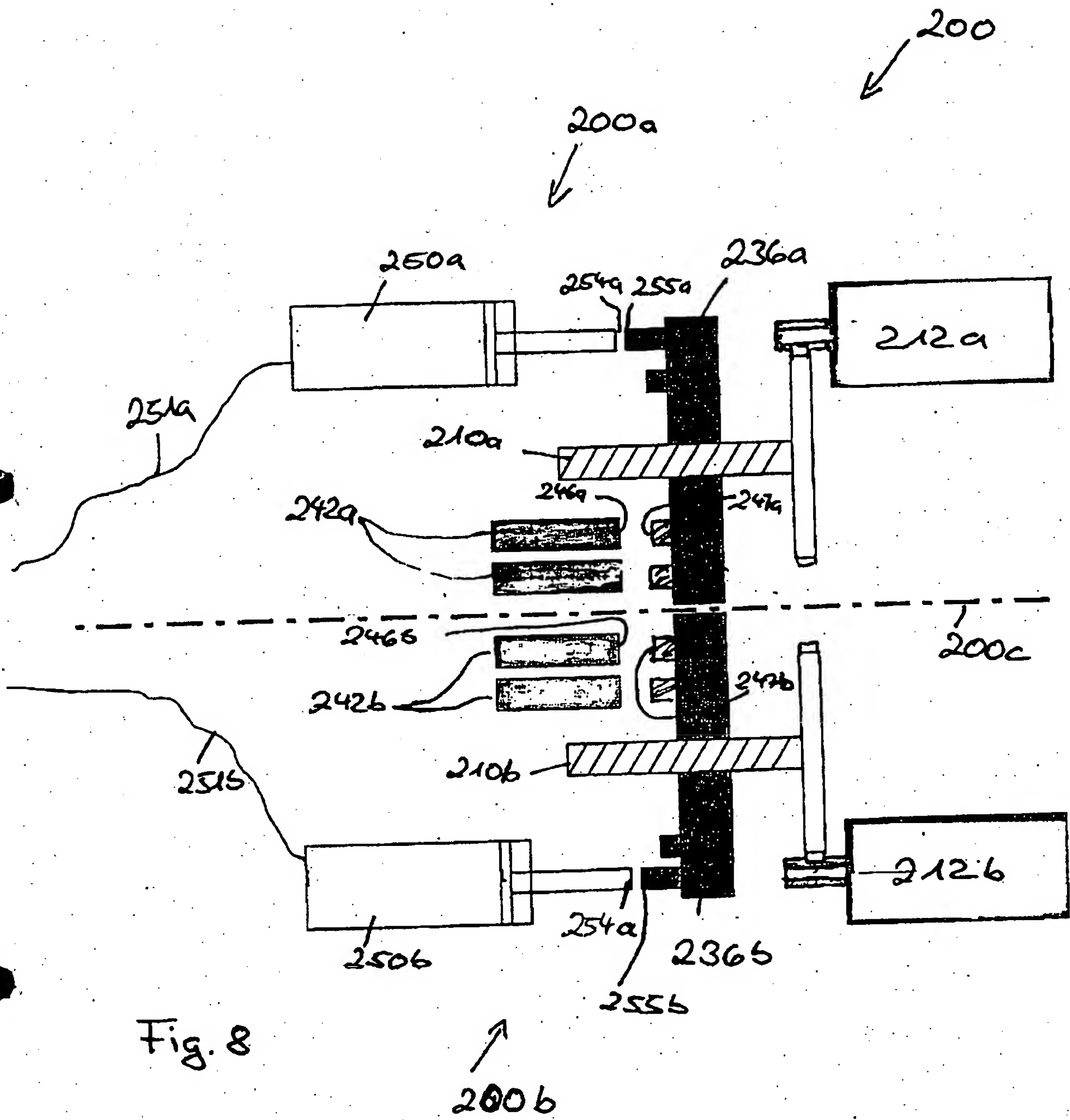


Fig. 8

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ **BLACK BORDERS**
- ☐ **IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- ☐ **FADED TEXT OR DRAWING**
- ☐ **BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- ☐ **SKEWED/SLANTED IMAGES**
- ☐ **COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- ☐ **GRAY SCALE DOCUMENTS**
- ☒ **LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- ☐ **REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- ☐ **OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.